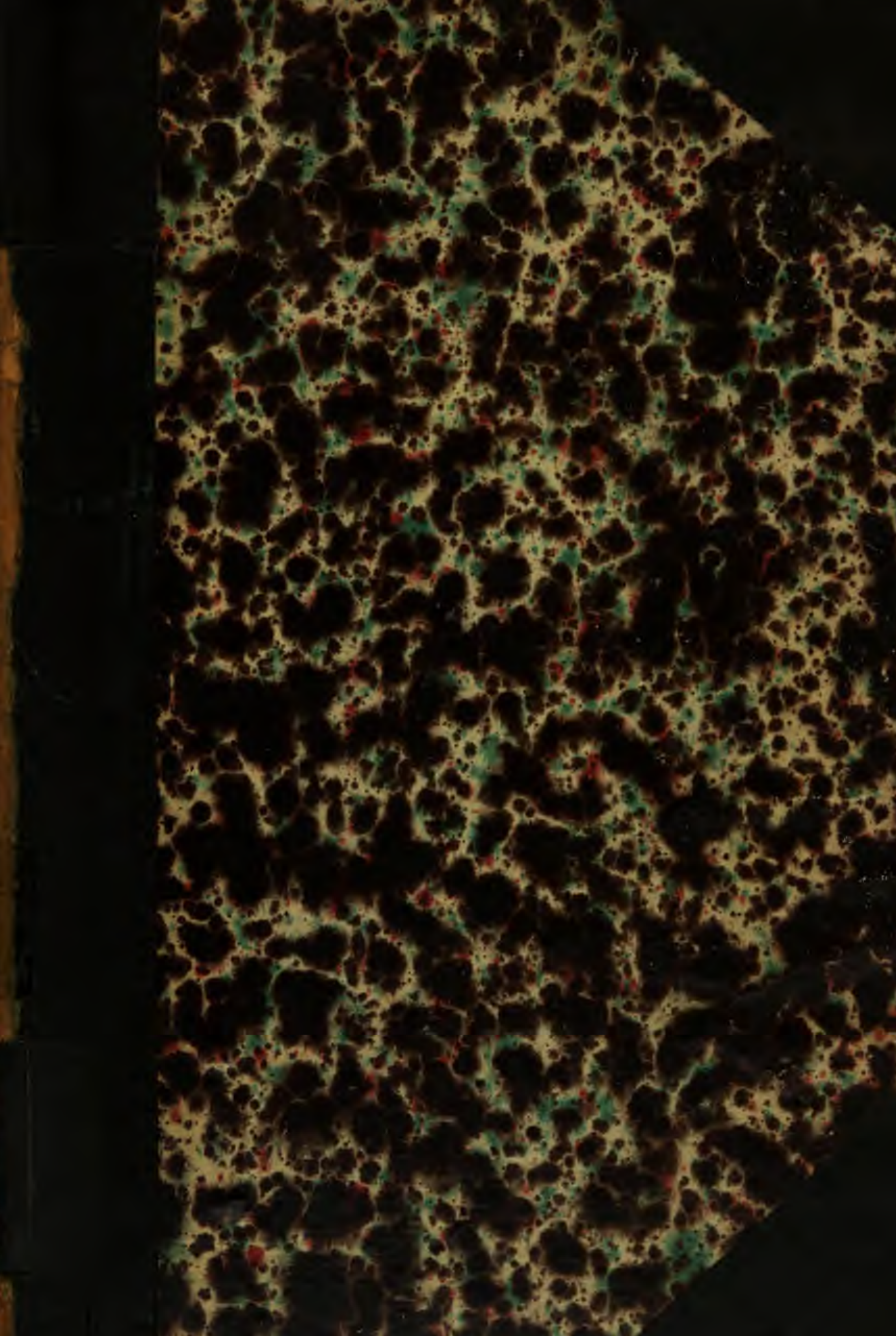



UNIVERSITY OF VIRGINIA
1819

BIBLIOTHÈQUE DIPLOMATIQUE

L. GESSNER

DOCTEUR EN DROIT

LE DROIT DES NEUTRES SUR MER



BERLIN

STILKE ET VAN MUYDEN

19 UNTER DEN LINDEN

PARIS

AMYOT

8 RUE DE LA PAIX

LONDRES

TRÜBNER ET Cie

60 PATERNOSTER ROW

1865.

Tantum vero abest ut admittendum sit quod quidam fingunt, in bello omnia jura cessare, ut nec suscipi bellum debeat nisi ad juris consecutionem, nec susceptum geri nisi intra juris ac fidei modum.

Grotius.

A SON EXCELLENCE

MONSIEUR DE ROON,

LIEUTENANT GÉNÉRAL, MINISTRE DE LA GUERRE ET
DE LA MARINE, GRAND-CROIX, ETC.

HOMMAGE RESPECTUEUX.

PRÉFACE.

La science du droit public maritime a plus spécialement été cultivée dans les derniers temps par la France et l'Angleterre. Les grands intérêts maritimes de ces deux puissances leur imposaient ce devoir. Dans les dix ou quinze dernières années, l'Allemagne a bien donné au monde quelques publications qui ne le cèdent en rien aux meilleurs travaux des autres nations sur cette matière; ainsi les ouvrages de Kaltenborn, d'Asher, de Marquardsen et d'autres; ainsi surtout l'exposé sommaire donné par Heffter dans son *Précis du droit international européen*. Le nombre des publicistes allemands qui ont tourné de ce côté leurs études n'en est pas moins insignifiant.

A la fin du siècle passé et au commencement de celui-ci au contraire, c'est l'Allemagne surtout qui a travaillé à sortir le droit public maritime du chaos dans lequel l'avait précipité la pratique de certaines puissances; c'est l'Allemagne qui a entrepris de l'ap-

puyer sur des fondements inébranlables. Pour prouver cette assertion, pour lui assurer l'adhésion de tous les hommes compétents même à l'étranger, il nous suffit de citer le nom de G. F. de Martens. Ce publiciste cependant ne parcourait pas seul la carrière; une brillante pléiade l'entourait. Il avait un émule digne de lui dans l'avocat Büsch de Hambourg; il était secondé dans sa tâche par des publicistes tels que Nau, Streck, Jacobsen, Pöhls et d'autres encore. Ces écrivains trouvèrent en outre des collaborateurs dans trois Italiens, Azuni, Lampredi, Galiani, qui peu d'accord dans leurs conclusions, ne s'en sont pas moins assuré une place honorable au Panthéon du droit maritime.

La France n'était pourtant pas restée complétement oisive alors; elle vit grandir quelques auteurs parmi lesquels la première place appartient certainement à Rayneval; ce fut en outre un français, Portalis, juge des prises, qui appliqua le premier dans ces sentences ces grands principes de justice et d'humanité proclamés par la science nouvelle au bénéfice de la navigation des neutres.

Si nous jetons un coup d'oeil d'ensemble sur les efforts faits dans les derniers temps par les publicistes des principales nations civilisées pour mettre de l'ordre dans le droit maritime, nous reconnaissons dès l'abord deux groupes principaux. D'un côté tous les auteurs anglais, la plupart des américains et quelques italiens; de l'autre, les Allemands, les Français, les Scandinaves et plus spécialement les Danois.

Le premier des deux groupes n'est pas difficile

à caractériser. Les publicistes qui le forment donnent aux intérêts des belligérants une importance décisive; la première place appartient à leurs yeux à de prétendus droits des belligérants, fondés sur leurs intérêts et auxquels les droits des neutres sont entièrement subordonnés. Aussi les publicistes anglais ont-ils pris exclusivement la pratique de leur nation pour base de leurs travaux; et cependant, plusieurs d'entre eux ont savamment exposé que les décisions en matière de prises doivent se fonder non point sur des lois nationales, mais sur les principes du droit international. Quelques-uns d'entre eux, Wildmann par exemple, vont si loin qu'ils déduisent les droits des neutres uniquement des décisions prises par les tribunaux anglais, et qu'abstraction faite d'auteurs comme Grotius et Bynkershoek cités quelquefois, ils ne prennent pas note des travaux scientifiques des autres nations. On peut faire le même reproche à quelques-uns d'entre les plus anciens jurisconsultes d'autres nations. Citons le chevalier d'Abreu, savant espagnol qui vivait au milieu du siècle passé. Il se borne à commenter les lois et ordonnances espagnoles sur les prises sans se placer le moins du monde au point de vue international. Il en est de même du jurisconsulte français Valin, qui écrivit en 1760 un célèbre commentaire de l'ordonnance de 1681. Fort remarquable pour tout ce qui concerne le droit privé maritime, ce travail n'a que peu de valeur pour le droit public dont la source exclusive est, suivant l'auteur, la législation française. Il est vrai que les publicistes anglais les plus distingués, Oke Manning, Philli-

more, James Reddie, sont en théorie du moins à l'abri de ce dernier reproche. Reddie se donne l'air d'avoir pour les droits des neutres la plus grande sollicitude; malheureusement, de prémisses irréprochables, il tire les conclusions les plus étranges, et de la sorte, il arrive exactement aux mêmes résultats que ses compatriotes, qui ont au moins la franchise de ne pas se poser en défenseurs des neutres. C'est avec regret et étonnement que nous avons vu Phillimore, placé par ses talents et ses connaissances au premier rang des publicistes contemporains et parfaitement au fait de tous les détails du sujet qui nous occupe, partager l'exclusisme et la partialité de ses nationaux.

Phillimore félicite les États-Unis d'Amérique d'avoir dans leurs décisions en matière de prises, choisi pour modèles les règles, la procédure et la pratique de la Grande-Bretagne. Cette dépendance de l'Angleterre, remarquée chez les juges des prises américains, nous la retrouvons chez les publicistes de même nation, en particulier chez Henri Wheaton, le plus distingué d'entre eux. Sur le continent européen au contraire, les principes anglais n'ont trouvé de défenseurs que chez quelques Italiens, parmi lesquels nous citerons Lampredi.

Le second groupe n'a pas la même homogénéité. Nous avons vu que les intérêts commerciaux ont induit les Anglais à règler la navigation des neutres d'après de prétendus droits des belligérants, et non point suivant les principes généraux de la jurisprudence internationale; la raison en est qu'à défaut de traités positifs et des prescriptions du *Consolato*

del Mare, compilation d'anciennes coutumes sans valeur pratique, depuis la neutralité armée de 1780, les écrivains britanniques prennent la pratique de leur pays pour base exclusive de leurs doctrines. Une partie des publicistes du second groupe tombe dans la faute opposée. Ce reproche s'adresse aux partisans du jurisconsulte danois Hübner. Pour réagir contre la pratique anglaise, cet écrivain, tenta au milieu du siècle passé de construire un droit public maritime sur des théories générales et abstraites. Un grand nombre d'auteurs distingués d'Allemagne et d'Italie s'enrolèrent sous sa bannière. Nous n'avons pas à entrer ici dans le détail des erreurs des partisans d'un prétendu droit philosophique basé uniquement sur des doctrines et des principes généraux sans tenir compte des grandes révélations de l'expérience et de l'histoire. Ce point de vue, évoqué par une tendance contraire qui, à la même époque, voulait ôter au droit toute vie et le pétrifier en quelque sorte, est aujourd'hui complétement dépassé en Allemagne; il ne compte plus chez nous, dans la science du droit public, un seul adhérent exclusif. On peut sans doute chez les publicistes allemands contemporains remarquer encore une prédominance de l'élément philosophique ou de l'élément historique; aucun d'entre eux toutefois n'entreprend de s'appuyer dans ses travaux uniquement, soit sur des doctrines générales, soit sur la pratique d'une ou de quelques puissances; aucun d'entre eux surtout ne donnera une importance particulière à la conduite de puissances intéressées à fermer les yeux aux progrès faits depuis plus d'un siècle par le droit maritime.

Cette méthode scientifique incomplète a été condamnée, il y a longtemps déjà, par une grande autorité, nous voulons parler de l'illustre penseur que l'Angleterre a donné au monde et que tous les philosophes modernes reconnaissent pour leur maître. „Qui tractaverunt scientias“, dit Bacon, „aut empirici aut dogmatici fuerunt; empirici formicae modo congerunt tantum et utuntur; rationales araneorum modo telas ex se conficiunt. Apis vero ratio media est, quae materiam ex floribus horti et agri elicit, sed tamen eam propria facultate vertit ac digerit.“

Hübner a sans doute rendu des services à la science; il a contribué à faire adopter plusieurs principes importants; mais son point de vue est partial et incomplet. Les écrivains français modernes ont su plus ou moins se soustraire à l'influence de son doctrinarisme; on en retrouve cependant des traces chez plusieurs d'entre eux, chez Massé par exemple, même chez Hautefeuille, que nous croyons pourtant dans sa partie le plus éminent des publicistes contemporains. Hautefeuille, nous avons essayé de le montrer dans le courant de cet ouvrage, donne à ce qu'il appelle le droit divin une importance exagérée; il nous paraît reléguer le droit positif un peu trop à l'arrière-plan. Il est vrai que dans plusieurs passages de son ouvrage étendu et détaillé, Hautefeuille blâme ceux qui considèrent les traités et la pratique comme naturellement en opposition avec le droit divin.

A côté de Hautefeuille nous devons citer Ortolan, qui a publié l'année passée une nouvelle édition de ses *Règles internationales et diplomatie de la mer,*

ouvrage justement réputé. Ortolan n'a pas tout-à-fait l'esprit scientifique de son compatriote; mais, capitaine d'un navire français, il rachète amplement cette infériorité par une plus grande connaissance pratique de son sujet; il nous semble même qu'il a souvent plus d'égard au droit positif. Son ouvrage, qui malheureusement laisse, sans les traiter, plusieurs points importants, la juridiction des prises par exemple, est incontestablement un des meilleurs de l'époque actuelle.

Nous rendons le même témoignage au traité des prises maritimes de Pistoye et Duverdy. Cet ouvrage ne donne qu'une place secondaire au droit international; il s'occupe spécialement de la pratique et de la législation française en matière de prises; mais il a dans ce domaine rendu de grands services à la science.

Malgré tant d'importants travaux, il est généralement reconnu que les droits des neutres sur mer sont aujourd'hui encore la partie la plus riche en controverses et la plus compliquée du droit international. Cette considération a fait naître chez l'auteur le désir d'utiliser les travaux existants pour faire faire si possible à la science un pas vers le but longtemps désiré. La guerre des deux grandes puissances allemandes contre le Danemarck, les efforts faits par la Prusse pour créer une flotte sont venus donner aux questions de droit maritime, un intérêt nouveau. Elles ont décidé l'auteur à se mettre à l'oeuvre.

L'auteur n'est point un nouveau venu sur ce terrain. Déjà en 1855 pendant la guerre d'Orient, il a

publié un petit ouvrage[1] qui, sans prétendre épuiser la matière, cherchait à donner une idée générale des droits de la navigation des neutres. Aujourd'hui l'auteur présente au public, dans un travail plus étendu, le résultat des recherches scientifiques qu'il a faites dès lors. Il s'est efforcé d'exposer avec exactitude la marche historique de son sujet et la pratique suivie dans les derniers temps par les différentes nations. Il s'est attaché également à faire connaître les opinions des publicistes les plus distingués d'Europe et d'Amérique; il a très-souvent cité leurs propres paroles. Il avait pour cela plusieurs motifs; il désirait mettre ses lecteurs en état de s'orienter scientifiquement, de se rendre compte du point où en est arrivée la solution des différents problèmes; il a voulu surtout leur donner les matériaux et les instruments nécessaires pour se former, sur les idées propres à l'auteur, une opinion indépendante; il s'est efforcé par là enfin d'embrasser dans son ensemble le développement théorique et pratique de son sujet.

L'auteur n'a pas eu la prétention de légiférer, de prendre l'initiative de mesures nouvelles; ce qu'il a voulu, c'est exposer et expliquer le droit existant, le droit positif. Une seule fois, à propos de la compétence des tribunaux des prises, et par des motifs qu'il développera en leur temps, il s'est permis une exception à cette règle. La tâche qu'il s'est proposée lui a tracé la méthode qu'il avait à suivre,

[1] *Das Recht des neutralen Seehandels und eine Revision der darüber geltenden Grundsätze des Völkerrechts.*

lui a indiqué l'importance qu'il devait donner aux divers facteurs qui concourent à la formation du droit. Ces facteurs, on le sait, peuvent se ramener à deux groupes, le droit positif et la doctrine. Le droit positif a trois sources principales, indiquées déjà par les jurisconsultes romains; la nature des choses ou la nécessité, les conventions et la coutume. Mais il est bien rare que la nature des choses, souvent cavalièrement traitée par les conventions, ne trouve pas son expression dans la coutume; les trois sources indiquées se trouvent de la sorte reduites à deux. Les conventions et les coutumes, tels sont les matériaux avec lesquels l'auteur s'est efforcé de construire l'édifice du droit public maritime. Nous entendons naturellement par coutumes les habitudes formées par les relations internationales, non point les prétentions élevées par certaines nations qui leur sont directement opposées. Ces deux autorités toutefois ne suffisent pas toujours; sur certains points elles restent muettes; sur d'autres elles donnent des réponses insuffisantes ou contradictoires. Il est nécessaire de compléter leurs renseignements, de juger leurs différends. Nous devons prendre conseil de la doctrine, appeler à notre secours les jurisconsultes. „Toutes les nations ont un droit des gens,“ dit Montesquieu, „et les Iroquois même qui mangent leurs prisonniers, en ont un. Ils envoient et reçoivent des ambassades, ils reconnaissent des droits de la guerre et de la paix; le mal est que ce droit des gens n'est pas fondé sur les vrais principes.“ Et plus loin: „Le droit est naturellement fondé sur ce principe, que les diverses nations doivent se faire dans

la paix le plus de bien, dans la guerre le moins de mal qu'il est possible, sans nuire à leurs véritables intérêts." C'est d'après ce principe que se sont développés en général les droits des neutres sur mer dans les derniers temps. Nous sommes, il est vrai, encore bien éloignés de l'idéal, mais l'observateur attentif reconnaîtra facilement que la plupart des nations chrétiennes y marchent à grands pas. L'auteur a donc cru pouvoir prendre pour guides les paroles de Montesquieu partout où il a vu falsifier le droit public maritime au profit d'intérêts particuliers.

Si ses travaux ont contribué à éclairer son sujet, il le doit en partie à son ami, le docteur Henri Brocher de Genève, qui a bien voulu le seconder dans sa tâche, spécialement pour la rédaction et auquel il adresse ici ses remerciements les plus sincères.

Berlin, 1 Juillet 1865.

LE DROIT
DES NEUTRES
SUR MER.

PRÉLIMINAIRES.

LES ORIGINES DU DROIT MARITIME INTERNATIONAL.

Le droit des gens maritime a toujours été un enfant délaissé du droit public. Chétif dès sa naissance, il a été abandonné aux soins insuffisants de villes commerciales dures et avides qui l'imburent de leurs principes pervers; aussi conserva-t-il ce caractère de rapacité et de cruauté dont la guerre de terre avait su se dégager. Peut-être faut-il attribuer à la nature spéciale de la guerre maritime, à une prétendue nécessité de violer la propriété privée pour s'assurer des résultats de quelque importance, une part dans ce phénomène. La cause principale n'en reste pas moins la prépondérance maritime de certaines nations commerçantes que, aux diverses époques de l'histoire, nous voyons tout-puissantes sur mer et d'autant

plus disposées à abuser de leur force qu'elles n'avaient pas, comme dans la guerre de terre, de représailles à redouter.

Les origines du droit maritime international ne se perdent pas dans la nuit des temps; pour les retrouver, nous n'avons pas besoin de remonter au-delà du douzième siècle de notre ère.

On ne peut pas dire que l'antiquité ait eu un droit maritime international; sans doute, quelques traités particuliers furent conclus entre des peuples désireux de mettre fin à la piraterie qui menaçait la propriété privée même en temps de paix; nous voyons, par exemple, à une époque assez avancée, les états grecs armer en commun une flotte importante pour nettoyer l'Archipel; mais ce ne furent là que des faits isolés dans lesquels il ne faut pas chercher le principe d'un développement ultérieur.

Du reste, les états grecs eux-mêmes avaient, dans un passé plus reculé, exercé la piraterie en grand; comme cette profession, de nos jours au moins désapprouvée, demande du courage et de l'intelligence, elle n'avait alors rien de déshonorant.

De même, si l'interdiction de la piraterie était le seul but des traités de commerce conclus par Carthage au temps de sa puissance, c'était pourtant cette même piraterie qui avait jeté les premiers fondements de la grandeur commerciale de la colonie phénicienne.[1] La plus ancienne collection de lois maritimes, la loi Rhodia, à laquelle le roi Diagoras I parait avoir déjà contribué, confirme l'opinion qu'il n'existait pas dans ces temps de droit maritime international.

[1] Heyne, *commentatio duplex, quo foedera Carthaginiensium super navigatione et mercatura facta illustrantur.* Göttingen 1780. 4. Dans les traités des Carthaginois et des Romains, ceux-ci s'engageaient à s'abstenir de piller la côte d'Afrique, ceux-là faisaient la même promesse relativement à la côte romano-latine; toutefois, les villes situées sur cette côte qui n'étaient que des alliées de Rome leur étaient abandonnées; les Carthaginois pouvaient même réduire leurs habitants en esclavage, pourvu qu'ils ne vinssent pas les vendre dans les ports romains (Polybius, Vol. I. p. 438).

Les dispositions que ces lois renferment concernent exclusivement le droit privé.[1]

Les Romains eux-mêmes, le peuple jurisconsulte par excellence, n'avaient non plus aucune notion de la science qui nous occupe. Sans doute, ils avaient de très-bonne heure formulé le principe important que la mer ne peut avoir de maître et qu'elle est le bien commun de tous les peuples. Cela ne les empêcha pourtant pas, dans les guerres puniques, de réclamer pour eux seuls la possession de la Méditerranée.[2]

Au commencement du IXme siècle, les Vénitiens paraissent sur la scène du monde; dès le XIIme siècle, ils sont obligés de reconnaître, vis à vis des petits états d'Italie en particulier, certains principes relatifs à la liberté des mers; nous les voyons conclure dans ce sens plusieurs traités de paix et de commerce dont les plus importants sont: le traité de commerce avec le roi Guillaume de Sicile en 1175; avec Vérone en 1193; avec Fermo en 1206; avec Bologne en 1227; avec Ravenne en 1234.[3] Ces traités cependant se bornaient à régler le commerce international et le droit des prises en temps de paix et laissaient en temps de guerre subsister comme par le passé le brigandage maritime. Ce ne fut que plus tard que celui-ci fut, par l'introduction des corsaires, soumis à certaines restrictions.

[1] Hautefeuille dit avec beaucoup de justesse: „Nous ne trouvons dans l'antiquité aucune loi maritime internationale, ni même aucun traité qui ait réglé les relations maritimes de deux peuples; car on ne peut donner ce nom à quelques traités inégaux imposés par le vainqueur au vaincu et portant défense à ce dernier de naviguer dans certains parages ou de posséder au-delà d'un certain nombre de galères propres à la guerre.“ (*Des droits et des devoirs des nations neutres en temps de guerre maritime*, Paris 1848 V. I. p. 23).

[2] Les écrivains romains ne parlent qu'accidentellement de ce qui concerne la navigation; ils ne disent pas un mot de droit maritime international. Castor de Rhodes, contemporain d'Auguste, avait écrit une histoire détaillée des peuples qui avaient dominé la Méditerranée; cet ouvrage ne nous est malheureusement pas parvenu.

[3] Nau, *Grundzüge des Völkerseerechts* p. 16—23.

HISTOIRE DU DROIT DES PRISES ET DES CORSAIRES.[1]

L'institution des corsaires est très-intimément unie au développement historique du droit des prises. Dans l'antiquité, la guerre était un ***bellum omnium contra omnes***. Aussi, suivant le droit romain, chaque citoyen romain, soldat ou non, avait-il le droit de s'approprier les biens meubles de l'ennemi. Les immeubles, toutefois, et les meubles occupés par les soldats sous les drapeaux étaient acquis à l'Etat.[2] Les propriétés des temples et les objets les plus sacrés n'étaient pas épargnés non plus, comme Cicéron nous l'apprend dans une harangue contre Verres: „Le droit de la guerre a fait de toutes les choses sacrées des Syracusains des choses profanes.“ La plus ancienne forme de transmission de la propriété, la mancipation (de mancipium, butin) rappelle par son nom même la conquête; comme Puchta l'expose dans ses Institutions, on s'en servit d'abord pour les choses prises à la guerre. Les Romains du reste considéraient les biens qu'ils avaient enlevé à leurs ennemis comme leur propriété la plus juste et la moins contestable; cette manière de voir est exprimée par le jurisconsulte Ga-

[1] La littérature sur ce sujet est excessivement pauvre; indépendamment de l'ouvrage classique de George Frédéric Martens, publié aussi en langue allemande, de l'*Essai concernant les armateurs, les prises et surtout les reprises d'après les lois, les traités et l'usage des puissances maritimes de l'Europe*, Göttingen 1795, il n'existe qu'une monographie: *Die Caperei im Seekriege*, de W. Kaltenborn, Halle 1849. Dans la plupart des traités de droit maritime international, l'institution des corsaires est traitée très-brièvement. L'histoire des progrès du droit des gens de Wheaton ne fait pas exception. Un ouvrage assez complet sur ce point est le *Traité des prises maritimes de Pistoye et Duverdy,* T. I p. 21 etc.

[2] Keller, *Pandekten* p. 239.

jus en ces mots: „Maxime sua esse credebant quae ex hostibus cepissent; unde in centumviralibus judiciis hasta praeponitur.“ [1]

Le moyen-âge obéit à peu près aux mêmes principes. Alors aussi les guerres étaient en réalité des luttes de tous contre tous, comme le témoigne une antique formule de déclaration de guerre longtemps conservée: „Courir sus aux ennemis,“ formule qui obligeait indistinctement tous les sujets à l'attaque. Même en temps de paix, l'homme libre entreprenait souvent de faire valoir lui-même ses griefs contre des peuples étrangers, ce qui était fréquemment l'occasion de pillages et de violences. Pour mettre fin à ces désordres, les princes, dont la mission était d'établir la paix dans le pays, menacèrent de peines sévéres ceux qui entreprendraient de se faire justice à eux-mêmes et ne permirent une pareille manière d'agir que moyennant autorisation spéciale de leur part. Ces autorisations étaient données par les lettres de représailles ou de marque, qui font leur apparition dès la fin du XIV[e] siècle, et conféraient à leurs propriétaires le droit de tirer eux-mêmes satisfaction d'un étranger; en d'autres termes de s'emparer de ses biens en temps de paix.[2] Ces permissions disparurent peu à peu depuis le XVII[e] siècle et le droit de prise fut par là restreint aux temps de guerre. La dernière lettre de représailles donnée en France date de 1778; encore resta-t-elle sans effet, la guerre ayant éclaté immédiatement après.[3]

L'esprit du christianisme et en particulier de la chevalerie chrétienne avait réussi cependant à mettre petit à petit

[1] Gaji *Comment.* IV, 16.

[2] Les lettres de représailles n'avaient dans l'origine d'effet que dans le pays du propriétaire de la lettre, tandis que les lettres de marque (de marca, frontières) permettaient au sujet lésé de poursuivre son projet même en dehors des frontières de sa patrie. Du reste, cette distinction ne s'est pas conservée longtemps.

[3] Voyez ponr plus de détails, Martens, *Versuch über Caper*, p. 21—35.

des bornes au butinage dans la guerre de terre. Le droit international moderne ne le permet qu'autant que le but de la guerre le rend nécessaire; il se borne en conséquence à des contributions de guerre et à une sorte de maraude organisée destinée à subvenir aux besoins du moment.[1] Il n'est plus question pour le soldat de faire du butin à sa fantaisie et en vue de s'enrichir, comme le déclare formellement le droit prussien entre autres.[2] C'est lors de la conquête d'Angleterre par Guillaume de Normandie qu'eut lieu en Europe pour la dernière fois, sur une grande échelle, il est vrai, la confiscation de la propriété privée immobilière des sujets ennemis.[3]

Dans la guerre maritime aussi, le droit de prise fut limité par la création des corsaires, qui apparaissent dès le commencement du XVe siècle. Au XIIIe siècle déjà, on avait dans des cas isolés et en temps de guerre accordé à des particuliers par des lettres de marque l'autorisation, bien superflue à la vérité, d'armer des navires à leurs frais pour capturer les cargaisons et les vaisseaux des ennemis.[4] Les lettres de marque étaient en général accordées par le souverain; en France, par les gouverneurs et les parlements jusqu'à ce que le roi Charles VII se fut exclusivement réservé ce droit. Les instructions détaillées étaient données aux corsaires par des ordonnances dont l'une des plus an-

[1] Un publiciste moderne s'exprime en ces termes: „Nous pensons avec Grotius qu'on acquiert par une guerre juste autant de choses qu'il en faut pour indemniser complétement les frais de la guerre; mais il n'est pas vrai que par le droit des gens on acquière le droit de la propriété entière des biens des sujets. On n'admet plus aujourdhui le principe que la conquête engendre des droits. Il n'y a d'immuable dans la pratique des nations, que les principes qui dérivent immédiatement du droit de la nature. (Isambert, *annales politiques et diplomatiques*, Paris 1823. Introduction p. CXV).

[2] *Allgemeines Landrecht*, Th. I. Tit. IX p. 193 etc.

[3] *Wheaton, éléments du droit international*, T. II. p. 5.

[4] von Kaltenborn, *die Kaperei im Seekriege*, p. 106. C'est ainsi, par exemple, qu'en 1295 le roi Edouard d'Angleterre accorda des lettres de marque contre le Portugal.

ciennes fut l'*Instruction aux corsaires du roi de France* de 1584. En Espagne, le plus ancien acte de ce genre fut promulgué en 1621; deux autres parurent en 1718 et 1779. En Angleterre, la plus ancienne loi relative aux corsaires, dont les dispositions essentielles sont restées en valeur jusqu'à nos jours, date de 1707. Les porteurs des lettres de marque devaient garantir l'observation de ces instructions par des cautions, assez élevées dans certains pays.[1] La création des corsaires était ainsi un progrès; elle contenait un désaveu de la piraterie, que jusque là les souverains avaient permise à leurs sujets. Les corsaires furent subordonnés aux commandants de flottes; leurs équipages furent désormais compris sous la dénomination de belligérans, dans le sens donné à ce mot par le droit public, et traités en conséquence lorsqu'ils étaient faits prisonniers; les pirates, au contraire, étaient tout simplement pendus.

Il semble que dans l'origine le droit conféré par les lettres de marque concernait l'ennemi seulement. Ce ne fut guère qu' au XVI[e] siècle que les droits qu'avaient vis à vis des neutres les vaisseaux de guerre des puissances belligérantes furent étendus aux corsaires; ceux-ci en firent un usage si arbitraire que l'on finit en quelque sorte par ne plus pouvoir distinguer les corsaires des pirates.

Avec le temps, on put observer que la propriété privée était tout particulièrement exposée aux attaques des corsaires; aussi, dans la politique comme dans la science, les hommes éclairés commencèrent-ils à s'élever contre ce vieux reste d'une pratique d'ailleurs abandonnée.[2] Ce sen-

[1] En France, la caution s'élevait, dès 1681, à 15000 livres; dans les Provinces-Unies depuis 1705 à 30000 florins; en Angleterre pour des navires de 150 hommes d'équipage au plus, à 1500 livres sterling; à 3000 livres, si l'équipage dépassait le chiffre indiqué. En Espagne, l'ordonnance de 1779 établissait un maximum de 60000 reales de Veillon; en Russie, l'ordonnance de 1787 fixait la somme de 20000 roubles.

[2] On peut lire la sentence de condamnation portée par Franklin contre les corsaires dans ses „*Works*“, London. II. 448. Voyez également Wheaton, *histoire* p. 233.

timent parvint à exercer son influence sur quelques traités, par exemple, sur celui conclu le 10 Septembre 1785 entre la Prusse et les Etats-Unis. La Russie renonça également à l'emploi des corsaires dans sa guerre contre la Turquie, de 1767 à 1774; la même conduite fut tenue dans la dernière guerre d'Orient, par la France, l'Angleterre et la Russie. Enfin, le congrès de Paris, du 16 Avril 1856 déclara cette institution abolie.[1]

La suppression des corsaires n'a rien changé à l'ancien principe suivant lequel les navires privés ennemis et la propriété privée ennemie qu'ils portent sont soumis à la confiscation. L'assemblée nationale française proclama bien le principe contraire en 1792, sur la proposition du député de Paris Kerssaint; mais cette proclamation n'eut pas de résultat pratique, n'ayant obtenu l'adhésion d'aucun autre état européen que de Hambourg.[2]

Dans ces derniers temps, la plupart des publicistes se sont prononcés pour la conservation de l'ancienne règle; suivant eux, si la capture de la propriété privée n'était pas permise, les guerres maritimes resteraient sans résultat, ou du moins seraient considérablement prolongées. Ortolan fait observer aussi qu'il est impossible de traiter des vaisseaux marchands comme d'inoffensifs particuliers, incapables d'exercer aucune influence sur les opérations de la guerre. Les matelots du vaisseau marchand peuvent servir à équiper un vaisseau de guerre; un pareil fait se voit tous

[1] Des détails plus complets sur l'histoire des corsaires dans ces dernières années sont donnés à la fin de ces Préliminaires.

[2] Dans ses *Mémoires* (T. 3. ch. 6. § 1. p. 301), Napoléon se prononce en faveur du principe posé par l'assemblée nationale, principe qu'il avait pourtant, comme on sait, peu observé dans la pratique. Il dit: „Il est à désirer qu'un temps vienne, où les mêmes idées libérales s'étendent sur la guerre de mer, et que les armées navales de deux puissances puissent se battre sans donner lieu à la confiscation de navires marchands, et sans faire constituer prisonniers de guerre de simples matelots du commerce ou les passagers non militaires. Le commerce se ferait alors sur mer, entre les nations belligérantes comme il se fait sur terre, au milieu des batailles que se livrent les armées.“

les jours. En outre, il y a beaucoup de vaisseaux marchands qui ont une organisation militaire, par exemple ceux de la Compagnie des Indes, et forment par ce fait une partie des forces maritimes de leur nation.[1] Après ces observations, Ortolan expose avec une remarquable lucidité pourquoi il est, d'une manière générale, impossible d'appliquer dans les guerres maritimes, en ce qui concerne l'occupation de la propriété privée, les règles que l'on a établies pour la guerre de terre. Nous le laissons parler lui-même:[2] „Sur terre on nuit à l'ennemi en lui faisant une guerre de territoire, en s'emparant de ses villes, de ses provinces, en s'y établissant ou les occupant, en un mot en faisant sur lui des conquêtes. Une ville ou une province occupées donnent des otages, se soumettent au vainqueur qui en désarme les habitants. Le vainqueur prend possession des domaines de l'état; il perçoit à son profit les revenus publics, et lève aussi des contributions extraordinaires également réparties sur tous les individus composant la masse de la population, pour subvenir à l'entretien de son armée ou pour s'indemniser des frais de la guerre. A ces conditions, les habitants, s'ils se tiennent tranquilles sont maintenus dans leurs droits. Le conquérant, dont la souveraineté est substituée intérimairement du moins, à la souveraineté du vaincu ne peut exercer sur ces habitants paisibles des droits plus étendus que ceux du souverain dont la victoire lui a fait occuper la place; il est même tenu de protéger leur personne et leur fortune, et de leur faire rendre bonne et exacte justice selon les lois du pays."

„Sur mer, rien de semblable ne peut avoir lieu. Dans une guerre purement maritime, abstraction faite des descentes aux côtes ennemies, il n'y a pas de conquêtes possibles. Cependant, il faut bien nuire à l'ennemi d'une ma-

[1] Ortolan, *Règles internationales et diplomatie de la mer.* Paris 1845. T. II p. 41—48.

[2] Ortolan, l. c. p. 42.

nière quelconque; il faut bien suivant un principe connu que la guerre vive de la guerre."

„On prétend qu'il conviendrait de se borner à combattre et à capturer les navires de guerre ennemis; c'est là vouloir restreindre outre mesure les opérations militaires de la guerre sur mer. Car si l'état ennemi veut éviter le combat, il n'aura qu'à retenir dans ses ports ses forces navales militaires, se bornant à couvrir les mers de ses navires marchands et si ces navires sont sûrs de l'impunité, croit-on qu'ils se borneront toujours à de simples opérations commerciales? Les gouvernemens ne les emploieront-ils pas, secrétement du moins, à maintenir leurs relations de toute nature avec les états étrangers, relations que l'ennemi a intérêt et droit d'entraver? .... On ne peut pas assimiler le commerce maritime au commerce pacifique et sédentaire qui a lieu sur terre; on ne peut pas dire qu'un navire marchand soit comme un magasin de marchandises établi à terre..... En capturant sur mer les bâtiments de commerce ennemis, en faisant les hommes de leur équipage prisonniers de guerre, on ne peut donc pas dire, ce nous semble, qu'il soit fait infraction au principe général, qui commande le respect aux propriétés et aux personnes des sujets inoffensifs de l'ennemi..... L'industrie de la pêche côtière .... est entièrement pacifique, et d'une importance quand à la richesse nationale qu'elle peut produire bien moins grande que celle du commerce maritime ou des grandes pêches."

En France, d'anciennes lois, entre autres les *Edits sur le fait de l'amirauté de* 1543 *et* 1584, protégeaient contre la capture les bateaux ennemis destinés seulement à la pêche des côtes. La fameuse ordonnance de Louis XIV sur le droit maritime abolit cette règle. Valin, dans son commentaire parle de cette abolition en ces termes: „Les trèves pêcheresses, même pour la pêche journalière du poisson frais, n'ont presque plus été pratiquées depuis la fin du der-

nier siècle et cela par l'infidélité de nos ennemis, qui abusant de la bonne foi avec laquelle la France a toujours observé les traités enlevaient habituellement nos pêcheurs, tandis que les leurs faisaient leur pêche en toute sûreté. L'injustice d'une telle conduite obligea enfin Louis XIV à renoncer à ces sortes de traités, toujours désavantageux aux Français.“ — Louis XVI toutefois dans une lettre adressée le 5 Juin 1779, pendant la guerre de l'indépendance des Etats-Unis, à l'amiral de sa flotte revint à l'ancienne règle, qui fut également de nouveau expressément reconnue en 1800 par le gouvernement français. Aujourd'hui on peut considérer comme un principe du droit international bien établi et généralement observé par les puissances que les bateaux ennemis destinés à la pêche côtière sont soustraits au droit de prise, ainsi que les biens ennemis jetés sur la côte à la suite d'un naufrage.[1]

[1] Heffter, *das europäische Völkerrecht der Gegenwart.* 4e édition. 1861. p. 239.

DE LA LIBERTÉ DES MERS.

Nous avons vu que l'antiquité n'a connu qu'une seule règle de droit international relatif à la navigation; elle savait que la mer est un bien commun de tous les peuples et qu'aucune nation ne peut en interdire l'usage à une autre. La maîtresse du monde elle-même reconnut cette règle, que le juriste Ulpien exprime en ces mots: „Et quidem mare commune omnium est, et litora sicut aër."[1] Les empereurs romains ne considérèrent jamais la fière expression d'Antonin „Ego quidem mundi dominus"[2] comme un titre à l'empire de l'Océan; c'était, on le verra, par des motifs tout-particuliers qu'ils réclamaient la domination exclusive de la Méditerranée. Il était réservé aux prétendus successeurs des Césars, aux empereurs romains du moyen-âge, de déduire du principe de souveraineté universelle et en particulier de la déclaration précitée d'Antonin un droit qui, il est vrai, ne sortit jamais du domaine de la théorie.[3] Au XVIe siècle et au commencement du XVIIe, l'Espagne et le Portugal élevèrent également des prétentions à la propriété des mers par eux découvertes, espérant fermer ainsi aux autres nations la route de l'Inde et de l'Amérique.

[1] L. 13 § 7. Dig. de Injuriis.

[2] L. 9. Dig. de lege Rhodia XIV, 2. Deprecatio Eudaemonis Nicodemiensis ad Antoninum Imperatorem: Domine Imperator Antonine, naufragium in Italia facientes dicepti sumus a publicanis Cyclades insulas habitantibus. Respondit Antoninus Eudaemoni: Ego quidem mundi dominus, lex autem maris; lege id Rhodia, quae de rebus nauticis praescripta est judicetur, quatenus nulla nostrarum legum adversatur. Hoc idem divus quoque Augustus judicavit.

[3] Heffter, *europäisches Völkerrecht*, p. 139. Fried. Guil. Pestel, *de dominio maris mediterranei*, Rinteln 1764.

Le Portugal, en particulier, chercha vis à vis des Pays-Bas à s'arroger l'empire exclusif des mers orientales. Ce fut l'occasion du fameux ouvrage publié par Hugo Grotius sous ce titre: „*Mare liberum, sive de jure quod Batavis competit ad Indiana commercia dissertatio.*"

Le point de départ de Grotius est indiqué dans le premier chapitre en ces termes: „Fundamentum struemus hanc juris gentium, quod primarium vocant, regulam certissimam, cujus perspicua atque immutabilis est ratio: licere cuivis genti quamvis alteram adire, cumque ea negotiari. Deus hoc ipse per naturam loquitur, cum ea cuncta quibus vita indiget, omnibus locis a natura suppeditari non vult; artibus etiam aliis alias gentes dat excellere. . . . . Nam et ille quem Deus terris circumdedit oceanus, undique et undique versus navigabilis, et ventorum stati aut extraordinarii flatus non ab eadem semper et a nulla non aliquando regione spirantes, nonne significant satis concessum a natura cunctis gentibus ad cunctas aditum? . . . . Quando igitur iniquius est volentes aliquos a volentium populorum commercio secludi, illorum opera quorum in potestate nec populi isti sunt, nec illud ipsum qua iter est; quando latrones etiam et piratas non alio magis nomine detestamur, nam quod illi hominum inter se commeatus obsident atque infestant?"

Hugo Grotius poursuit son argumentation en s'appuyant sur le principe précité que la mer doit être libre, que tous les peuples doivent pouvoir l'utiliser pour la navigation et la pêche, parce que les relations de commerce des nations entre elles sont libres; il appuie ce principe d'une foule d'exemples tirés de l'antiquité grecque et romaine. Dans son „*Jus belli et pacis,*" l'illustre publiciste examine en se plaçant à un point de vue plus spécialement juridique le prétendu droit d'une nation à l'occupation exclusive d'une mer; malheureusement, au lieu d'épuiser ce sujet, il se borne à citer les opinions de quelques

jurisconsultes romains, entre autres d'Ulpien et de Celse.[1] Il reconnaît qu'une nation peut être considérée comme propriétaire d'une mer enclavée dans son territoire; il accorde même, quoiqu'avec hésitation, et après avoir cité l'opinion contraire d'autres écrivains que de petites parties de la mer peuvent être possédées, d'ordinaire par les états riverains, mais aussi par d'autres, s'il n'y a pas d'usages internationaux qui s'y opposent.[2] Enfin, il résume en ces mots son opinion sur l'occupation de certaines parties de la mer[3]: „Videtur autem imperium in maris portionem eadem ratione acquiri qua imperia alia, id est, ut supra diximus, ratione personarum et ratione territorii; ratione personarum, ut si classis, qui maritimus est exercitus, aliquo in loco maris se habeat; ratione territorii, quatenus ex terra cogi possunt qui in proxima maris parte versantur; nec minus quam si in ipsa terra reperirentur."

Cet écrit de Grotius suscita une réponse du publiciste anglais Selden, où l'opinion contraire était défendue. Cette réponse parut en 1625 sous les auspices du fameux archevêque Laud et fut dédiée au roi Jaques II; elle avait pour titre: *Mare clausum sive de dominio maris libri duo*. Dans le premier livre, Selden cherche à prouver que le droit naturel et le droit des gens permettent aussi bien l'appropriation de la mer que celle de la terre ferme. Mais il donne encore moins que Grotius d'arguments directs et se borne à une foule de citations empruntées sans discernement aux auteurs anciens et modernes. Un des principes sur lesquels il s'appuie le plus c'est que, dit-il, la

[1] *Jus belli ac pacis*, Lib. II, chap. III, p. 9.

[2] Ibidem § 8, § 9 n. 2, § 10 n. 3. Le dernier passage est conçu comme suit: „Sed multa quae natura permittit, jus gentium ex communi quodam consensu potest prohibere. Quare, quibus in locis, tale jus gentium viguit, neque communi consensu sublatum est maris portio quamvis exigua, et maxima sui parte inclusa littoribus, in jus proprium populi alicujus non concedet."

[3] Ibidem § 13 n. 2.

mer est aussi divisible que la terre. Les limites sont indiquées par des lignes tirées d'une île à l'autre, d'un promontoire à l'autre, tout en se dirigeant en même temps sur les degrès de longitude et de latitude, les tropiques et l'équateur. A l'appui de la possibilité pratique d'une pareille division, Selden cite la manière dont, au XVI[e] siècle, le pape Alexandre VI partagea sur ces bases entre l'Espagne et le Portugal les mers conquises par les deux nations. La mer étant environnée de tous côtés par la terre ferme, toutes les nations riveraines pourraient de la sorte en posséder une partie, proportionnée à l'étendue de leurs côtes et s'avançant jusqu'à sa rencontre au milieu de l'Océan avec le domaine d'autres nations.[1] Cette théorie tout-arbitraire, restée d'ailleurs sans influence sur le développement ultérieur du droit maritime, n'a pas besoin d'une réfutation. Au reste, ce morcellement de l'Océan n'est pour Selden même qu'un expédient, destiné a démontrer la possibilité d'une appropriation de la mer. Le véritable but de l'auteur est, comme on le voit dans la seconde partie du livre, de justifier les prétentions élevées par l'Angleterre relativement à une grande partie de l'Océan. Il reconnaît, il est vrai, une différence entre la propriété et le droit de jouissance en ce sens que ce dernier ne permettrait pas d'interdire la navigation aux puissances étrangères.[2]

Dans le second livre, l'auteur entreprend d'établir les droits du roi d'Angleterre à la propriété des mers qui entourent ses états. L'ouvrage de Selden, qui fut traduit en anglais sur l'ordre exprès du gouvernement britannique,[3] n'est rien moins qu'impartial; ce n'est en réalité qu'un

[1] Selden, *Mare clausum*, L. I cap. 22.

[2] „Quod ad genus primum attinet (commerciorum, peregrinationis, transeundi libertate omnium communi), humanitatis quidem officia exigunt ut hospitio excipiatur peregrini etiam ut innoxius non negetur transitus." Selden Lib. I cap. 20.

[3] Hautefeuille, *des droits et des devoirs des nations neutres*, T. I p. 189 n. 2.

plaidoyer destiné à défendre les prétentions de l'Angleterre à l'empire des mers; il n'a pas de valeur scientifique, mais il a le mérite d'avoir attiré l'attention des publicistes sur le point qu'il traitait, et d'avoir fait naître par là une foule d'écrits sur le même sujet.[1]

Le grand juriste hollandais Bynkershoek prend, dans l'ouvrage qu'il publia en 1702, sous le titre *De dominio maris* une position intermédiaire entre Hugo Grotius et Selden. Avec la lucidité qui le distingue, Bynkershoek attaque le principe posé par Grotius que le droit naturel ne peut permettre une appropriation de la mer. Grotius en effet avait prétendu que le droit naturel permettait d'occuper non pas la mer entière, mais de petites portions de la mer. Bynkershoek fait observer le manque de logique d'une pareille assertion; car si l'on peut avec une petite flotte occuper une petite portion de la mer, on en pourra occuper une plus grande avec une flotte plus grande, voire même la Méditerranée tout-entière à l'aide de plusieurs flottes.[2]

Ce nonobstant, il n'est, suivant Bynkershoek, possible qu'aux états riverains de s'emparer d'une partie des mers avoisinantes. Ces mers fermées ne peuvent devenir la propriété que des états qui les entourent. Il ne suffit pas, en effet, pour acquérir la propriété de la mer ou de cer-

[1] Le point de vue de Selden est encore défendu par Jo. Borough, *Imperium maris britannici*, London 1686, et par le juge des prises Jenkinson, depuis ministre de la guerre sous le nom de Lord Liverpool. Jenkinson cherche à justifier la conduite de l'Angleterre vis à vis des marines neutres dans un petit traité qui a été reproduit dans Rayneval, *de la liberté des mers*. La littérature sur ce sujet est du reste indiquée d'une manière assez complète dans les ouvrages bibliographiques de Ompteda p. 218 et de Kamptz p. 172. Parmi les ouvrages modernes, les plus recommandables sont, indépendamment des traités déja souvent cités de Hautefeuille et de Jouffroy: Ortolan, *règles internationales et diplomatie de la mer*, Paris 1845. Tellegen, *dissertatio de jure in mare*, Groning. 1847. Wildmann, *international law*, Lond. 1849. Rob. Phillimore, *Commentaries upon intern. law*, London 1854. 1855. 1857, 3 Vol., et Heffter, *das europäische Völkerrecht der Gegenwart*, quatrième édition. Berlin 1861.

[2] Bynkershoek, *de dominio maris*, Cap. 9.

taines parties de la mer de les occuper; il faut encore que l'état occupant soit en état de se maintenir de fait dans son occupation; or l'histoire nous apprend que cela n'est à la longue possible qu'aux états riverains. Il dit en tout autant de termes: „Haec autem possessio cum nullius unquam gentis fuerit, hodieve sit, satis est apertum Oceanum nulli paruisse vel hodie parere domino, nisi his suis particulis, quae orbem terrarum maxime adluunt et propter continentem in dominio sunt.“[1]

L'opinion de Bynkershoek est encore généralement admise de nos jours.[2] Il ne peut être question de l'occupation de la mer par une nation; aucune nation, en effet, ne peut prétendre avoir été la première à la parcourir avec ses vaisseaux; aucune n'a possédé ou ne possède actuellement des forces maritimes suffisantes pour chasser les autres peuples de la mer entière; aucune non plus n'a par ses efforts rendu l'Océan navigable, et ne peut se faire d'un pareil travail un titre à un usage exclusif. L'Océan est un don direct de la nature, et Ulpien a complètement raison de dire que l'air et la mer sont la propriété commune de tous les peuples. De cette propriété commune découle naturellement le droit d'user en commun. Quelques publicistes pensent néanmoins qu'une nation peut acquérir le droit exclusif de la pêche dans certaines parties de la mer, si elle est en possession de ce droit depuis un temps immémorial et du consentement tacite des autres nations. „C'est le droit de premier occupant, confirmé par le consentement tacite des autres,“ dit Jouffroy.[3] Vattel partage à peu près la même opinion; toutefois, c'est au consentement tacite des autres nations qu'il donne le plus d'im-

[1] Bynkershoek, *de dominio maris,* Cap. 7.

[2] Jouffroy, l. c. p. 17 etc. Ortolan, *règles internationales de la mer,* I p. 116; Wildmann, *Institutes of international law,* I, 72.

[3] Jouffroy, l. c. p. 23.

portance, par ce que, dit-il, les droits de pure faculté auxquels appartiennent les droits de navigation et de pêche sur mer, ne s'acquièrent pas par prescription.[1] D'autres publicistes, Hautefeuille entre autres, mettent la chose en question; ils doutent qu'un tel consentement tacite d'autres nations suffise à la prescription de droits de pure faculté. Hautefeuille, il est vrai, ne combat que l'opinion émise par Vattel que la propriété de portions de la mer peut s'acquérir aussi de cette manière; mais son opposition s'applique naturellement au cas précité.[2] Juridiquement aussi l'argumentation de Hautefeuille est parfaitement correcte; des droits qui ne peuvent s'acquérir par prescription ne s'acquièrent pas davantage par le consentement tacite de tous les intéressés.[3]

C'est donc un principe établi dans le droit public européen, un principe reconnu de nos jours par les publi-

[1] Vattel, *le droit des Gens,* T. I § 285 et 286. „Les droits de navigation, de pêche, et autres que l'on peut exercer sur la mer étant de ces droits de pure faculté (jura merae facultatis) qui sont imprescriptibles, ils ne peuvent se prendre par le non-usage....... Mais il peut arriver que le non-usage revête la nature d'un consentement, ou d'un pacte tacite et devienne ainsi un titre d'une nation contre une autre."

[2] Hautefeuille, l. c. p. 225 et 226.

[3] L'impossibilité de la prescription par temps immémorial de droits de pure faculté est un principe bien établi (voyez les *Pandecten* de Keller, Leipzig 1861. p. 158). Nous n'avons pas à examiner, en matière de droit privé, si un pacte tacite des intéressés peut procurer ce que la prescription par temps immémorial est impuissante à donner. La notion de pacte tacite étant quelque chose de fort-peu juridique, et le droit international devant nécessairement donner à la forme des conventions plus d'importance que le droit privé, nous n'hésitons pas, pour le cas qui nous occupe à résoudre la question négativement. Wheaton, *éléments du droit international,* T. I. p. 177 et 178 est du même avis. Heffter, en revanche, paraît avoir une autre opinion; cet illustre publiciste toutefois évite de parler d'un pacte tacite; il dit entre autres: „Sogar ein unvordenklicher Besitzstand, wenn er nicht als ein freiwilliges Zugeständnifs anderer Nationen zu erkennen ist, vermag keine ausschliefsliche Befugnisse bei solchen res merae facultatis zu ertheilen." (Heffter, l. c. p. 139). La question n'est point dénuée d'intérêt pratique; le Danemarck, par exemple, prétend avoir prescrit par temps immémorial et à l'exclusion de toutes les autres nations le droit de pêche à quinze milles des côtes de l'Islande et du Groenland. (Phillimore, l. c. I. 204).

cistes anglais eux-mêmes,[1] que la mer appartient à tous les peuples en commun; à cette règle, il n'y a que deux exceptions:

1º. La propriété est possible pour les mers enclavées dans un ou plusieurs territoires, privées d'une communication par voie d'eau naturelle avec l'Océan. Il est généralement reconnu que de telles mers, la Mer Caspienne par exemple, sont la propriété des puissances environnantes.

2º. Certains peuples ont aussi prétendu à la propriété des mers reliées à l'Océan par une communication naturelle, parce qu'ils dominaient la communication; déjà les anciens Romains avaient élevé des prétentions semblables relativement à la Méditerranée. Heffter[2] est d'avis que de pareilles mers ne peuvent en aucun cas être appropriées. D'autres publicistes contemporains toutefois ont une autre opinion. Hautefeuille,[3] par exemple, suivant en cela le publiciste italien Galiani,[4] déclare que des portions de la mer peuvent aussi être considérées comme la propriété d'une puissance lorsque ses côtes ainsi que les deux rives de la communication avec l'Océan appartiennent à la même nation, et que la communication est assez étroite pour qu'il soit possible d'en atteindre des deux rives le milieu avec des boulets de canon. Wheaton partage la même opinion.[5] Ces publicistes ont raison en ceci que les états riverains peuvent en fait s'assurer la possession de la mer, et sont en mesure d'en fermer l'accès aux navires étrangers. La pratique moderne toutefois paraît vouloir donner raison à Heffter; c'est du moins ce qui résulte, entre autres, des dernières stipulations internationales relatives à la Mer Noire. Les Turcs auparavant pré-

[1] Wildmann, *International Law*, II. p. 72. Phillimore, *Commentaries upon international law*, I. p. 189.

[2] Heffter, l. c. p. 143.

[3] Hautefeuille, l. c. p. 241 etc.

[4] Galiani, *de Doveri de principi*, T. I. cap. 10. § 1.

[5] Wheaton, *éléments*, etc. I. p. 168.

tendaient en avoir la propriété exclusive, et en fermaient l'entrée aux navires d'autres nations. Depuis que les Russes eurent fait des acquisitions de territoire sur ses rives, les Dardanelles furent ouvertes non seulement aux vaisseaux russes, mais encore à ceux d'autres puissances; en ce qui concerne les autres puissances toutefois, il n'y avait là qu'une faveur qui laissait subsister intactes les prétentions de la Turquie et de la Russie.[1] Mais l'article 11 du traité de Paris du 30 Mars 1856 fit de la Mer Noire une mer neutre, fermée aux navires de guerre et ouverte aux navires marchands de toutes les nations.[2]

En tous cas, la limite assignée par Hautefeuille et Wheaton à la possibilité de s'approprier la mer peut être considérée comme la limite extrême; des prétentions qui la dépasseraient, celles par exemple élevées jadis par les Vénitiens à la possession de la Mer Adriatique ou de nos jours par les Anglais à la domination exclusive du Canal ne peuvent être prises en considération.[3]

En outre, un principe généralement reconnu accorde aux états riverains la propriété de la mer jusqu'à portée de canon de la côte; ce droit était déjà reconnu au moyen-âge et résulte soit d'une utilité incontestable pour le commerce et la navigation, soit surtout de la nécessité de défendre le pays contre des attaques imprévues; il fallait qu'on put prendre des mesures qui rendissent du côté de la mer l'accès du territoire impossible contre le consentement des riverains; il fallait qu'on put organiser pour les côtes une surveillance et une police spéciales. La distance jusqu'à laquelle cette propriété était accordée était auparavant très-discutée; Bynkershoek le premier a proposé de prendre pour mesure la portée de canon, qui exprime

[1] Hoorn, *Dissertatio de navigatione et mercatura in mari nigro.* Amstelod. 1834.

[2] Meyer, *Corpus juris confoederationes germanicae,* T. I. p. 453.

[3] Hautefeuille, l. c. § 245. Jouffroy, l. c. p. 26.

l'étendue de la domination que l'on peut depuis la terre exercer de fait sur la mer. Cette proposition de Bynkershoek a été généralement adoptée;[1] c'est pourquoi les droits des riverains ont été augmentés par l'invention des canons rayés.[2] Auparavant, on estimait dans la règle cette portée à deux lieues; aujourd'hui, on prend ordinairement pour base une distance de trois milles géographiques (de 60 au degré) soit trois petites lieues de mer, ou une grande lieue de mer.[3]

Aucun acte d'hostilité ne peut avoir lieu dans les mers fermées et la région appropriable depuis les côtes, sinon les états riverains ont le droit d'intervenir. Le théâtre de la guerre maritime est par là retreint à la grande mer. Comme celle-ci appartient en commun à toutes les nations, la navigation des navires neutres devrait en bonne logique ne pas être affectée par la lutte de deux nations. On a vu toutefois que l'intérêt des belligérants exige des restrictions de cette navigation, restrictions que certaines puissances maritimes ont cherché à étendre arbitrairement. C'est ce nouveau problème juridique que nous avons à considérer en détails.

[1] Vattel, l. c. I. p. 289: veut tout faire dépendre des circonstances. Rayneval, au contraire, *Institutions du droit des gens*, II, 9 et 10, considère l'horizon déterminé depuis la côte comme limite extrême des institutions de surveillance.

[2] Bynkershoek, l. c. Cap. II. p. 364: „Quare omnino videtur rectius, eo potestatem terrae extendi quousque tormenta exploduntur, eatenus quippe cum imperare tum possidere videmur. Loquor autem de his temporibus, quibus illis machinis utimur: alioquin generaliter dicendum esset potestatem terrae finiri ubi finitur armorum vis; et enim haec, ut diximus possessionem tuetur."

[3] Heffter, l. c. p. 141.

DES ÉTATS NEUTRES.

L'antiquité ne connaissait pas la neutralité comme nous l'entendons aujourd'hui; suivant un usage généralement répandu, on considérait pendant la guerre comme ennemi tout peuple étranger qui n'était pas allié. Le mot même n'existait pas; il était réservé à d'autres temps d'enrichir le droit international d'une idée nouvelle et d'une expression nouvelle. Hugo Grotius désigne les neutres sous le nom de „medii" et mit pour titre au chapitre qui traitait de leurs droits „de his qui in bello sunt medii,"[1] Bynkershoek les appelle simplement „non hostes." Le chapitre IX lib. I de ses *„quaestiones juris publici"* est intitué „de belli statu inter non hostes."

La science fixa petit à petit une notion d'abord très-indéterminée; Vattel déjà a donné une définition que nous retrouvons jusqu'à nos jours dans presque tous les traités de droit international.[2]

Les conditions de la neutralité sont:

1° Qu'on ne prenne absolument aucune part à la guerre et s'abstienne de tout ce qui pourrait procurer un avantage à l'une des parties belligérantes; ne sont nullement exclues par là, toutefois, la continuation des relations amicales antérieures et des avantages commerciaux auxquels elles ont donné naissance. Seulement, on ne doit pas refuserà l'une des parties une faveur par la simple raison qu'elle est en guerre avec une puissance amie.

2° Qu'on ne tolère sur le territoire neutre aucune hostilité immédiate d'une partie contre l'autre.[3]

[1] *De jure belli ac pacis*, lib. III, cap. XVII.
[2] *Droit des gens*, lib. III, cap. VII, § 103.
[3] Vattel, l. c. § 104.

En revanche, l'état neutre a le droit d'exiger des parties belligérantes la reconnaissance complète de son indépendance, en particulier la reconnaissance de l'inviolabilité de son territoire. Aussi est-il autorisé à faire tout ce qui est nécessaire pour sauvegarder ses droits, sans en excepter des mesures défensives contre l'une des parties belligérantes, pourvu qu'elles n'aient pas pour but de favoriser les adversaires. Vattel exprime très-bien cette position en ces mots: „Tout ce qu'une nation fait en usant de ses droits uniquement en vue de son propre bien, sans partialité, sans dessein de favoriser une puissance au profit d'une autre; tout cela, dis-je, ne peut en général être regardé comme contraire à la neutralité et ne devient tel que dans ces occasions particulières où il ne peut avoir lieu sans faire tort à l'un des partis, qui a alors un droit particulier de s'y opposer.“[1] Ces principes sont incontestés et devraient être appliqués aux relations commerciales des neutres en temps de guerre maritime.

La pratique toutefois a suivi ici de tout-autres règles et la science, jusqu'à ces derniers temps, a marché de pair avec elle. En face de la position déterminée prise par la pratique, la science ne pouvait faire autrement à moins de perdre toute base positive.[2]

[1] Vattel, l. c. § 110.

[2] Le publiciste danois Hübner a le premier tenté de déduire les droits des puissances belligérantes vis à vis des vaisseaux neutres des droits et devoirs des puissances neutres. Dans un ouvrage publié en 1759 à la Haye, *de la saisie des bâtiments neutres ou du droit qu'ont les nations belligérantes d'arrêter les navires des peuples amis* etc., il déclare que les puissances belligérantes ne sont fondées à capturer des cargaisons ou des navires neutres que lorsque les navires en question ont violé les devoirs de la neutralité, ce qui suivant Hübner a lieu dans les cas suivants:

1° Lorsqu'ils secondent de leur propre mouvement les opérations guerrières de l'une des parties.
2° Lorsqu'ils acceptent le rôle d'espions.
3° Lorsque, sans permission de la puissance bloquante, ils entretiennent des relations avec un port bloqué et en particulier

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES SUR LA NAVIGATION DES NEUTRES.

Les principes relatifs à la navigation des neutres ont toujours été considérés par les puissances maritimes au point de vue de la politique et de l'intérêt; la science a du adopter aussi bien que possible leur manière de voir.

Comme on avait abandonné la base solide du droit, ou plutôt qu'on ne s'y était jamais appuyé, les différents états firent valoir et défendirent les principes les plus divers et les plus opposés; la science et la pratique s'égarérent dans un labyrinthe de contradictions; aussi ne trouvons-nous pas dans tout le droit public une seule partie qui soit aussi peu avancée, qui soit restée au même degré d'incertitude et d'obscurité. Sans doute la déclaration du 16 Avril 1856, émanée du congrès de Paris à la fin de la guerre d'Orient peut être considérée comme un grand pas en avant; pourtant, comme nous le verrons plus tard, cette

lui fournissent des provisions de bouche ou des munitions de guerre.

4° Lorsqu'ils amènent à l'ennemi des troupes ou des munitions de guerre.

5° Lorsqu'ils sont saisis privés de preuves suffisantes de leur neutralité.

Hübner prétend que lorsqu'un navire neutre cherche à amener à l'ennemi de la contrebande de guerre, la cargaison seule peut être confisquée mais que le vaisseau ne peut pas l'être; il défend également, en se basant sur des règles de droit générales, l'inviolabilité de la marchandise ennemie sur navire neutre. Ces principes, qui vingt ans plus tard, lors de la conclusion de l'alliance de neutralité armée, furent reconnus par presque toute l'Europe ne trouvèrent pas chez les publicistes, à l'époque où ils parurent, l'approbation qu'ils méritaient. Sans doute, ils le durent en partie à l'exposition abstraite de Hübner, qui ne prend pas suffisamment en considération les faits et les traités existants, et n'a pas toujours dans ses développements toute la précision juridique désirable. L'ouvrage précité n'en a pas moins une grande valeur; c'est la première tentative de quelque importance faite pour donner aux droits des neutres une base générale et correcte.

déclaration a laissé subsister plusieurs des désordres les plus graves et n'a remédié qu'imparfaitement aux autres.

D'une manière générale, le droit d'entretenir des relations de commerce avec l'une des parties belligérantes n'a, même au moyen-âge, jamais été contesté à un état neutre; mais ce droit fut soumis à tant de restrictions qu'il devait finir par paraître illusoire. Dans certains cas, le droit de commerce a été contesté aux neutres dans toute son étendue. C'est ainsi qu'éclata, comme nous l'apprend Thuanus dans son histoire de l'an 1589, une guerre entre l'Angleterre et le Danemarck, parce que la première de ces deux puissances avait voulu interdire à l'autre toutes relations commerciales dans les conditions qui nous occupent. L'issue de cette guerre fut l'imposition connue sous le nom de „tributum danicum“ à laquelle durent se soumettre les Anglais. En 1575, Elisabeth d'Angleterre envoya une ambassade en Hollande, pour se plaindre de ce que cette puissance arrêtait tous les navires britanniques dirigés sur l'Espagne.[1]

Hugo Grotius fait observer qu'une „publica significatio“ doit en tous cas être faite à l'état neutre dont les relations commerciales sont interrompues de la sorte. Mais il fait remarquer aussi, en citant plusieurs exemples, que les états neutres bien souvent ne se sont pas laissé arrêter par une pareille déclaration.[2]

La plus éclatante violation des droits des neutres sous ce rapport fut commise par Guillaume d'Orange, roi d'Angleterre; celui-ci, on le sait, resta jusqu'à sa mort lieutenant général des Pays-Bas. En cette qualité, il envoya de Hollande à Londres une ambassade extraordinaire pour conclure un traité d'alliance offensive et défensive contre la France. Un des principaux articles de l'alliance proposée par le roi était l'interruption des relations commerciales en-

[1] Hugo Grotius, III. cap. 1. § V. 4 dans la note.
[2] Voir la fin de la note précitée.

trétenues avec l'ennemi par toutes les nations neutres. L'ambassade se composait de six membres, entre autres le bourgmestre d'Amsterdam, connu aussi comme écrivain, Nicolas Wittsen; il commenca par refuser l'acceptation d'un article qui contenait une violation du droit public; bientôt toutefois, tous les autres membres s'étaient rendus; Wittsen seul se défendait encore. A sa résistance, le roi opposa victorieusement l'argument irréfutable „qu'il en devait être ainsi, et que c'était le droit des canons.“ Plus tard, le même Wittsen, soutenant à l'occasion d'un navire capturé que „le goudron n'était pas contrebande“ dut encore s'entendre dire par le roi: „On ne voit que trop que des marins ne sont pas des hommes d'état.“[1]

La pratique du reste, cherchait toujours à dépasser les limites posées par la théorie; pour dissimuler les brigandages les plus manifestes, les tribunaux des prises devaient, par les interprétations les plus sophistiques, élargir encore des principes déjà larges à l'excès.

Quant aux restrictions dont nous avons parlé, il y a deux périodes à distinguer.

La première commence au milieu du quatorzième siècle, à l'époque qui nous fournit, sur les droits des neutres, les premiers renseignements un peu précis et exacts. Les âges antérieurs ne connaissaient guère les principes du droit maritime et abandonnaient les choses plus ou moins au caprice du plus fort. La fin de cette première période doit probablement se fixer à l'année 1780, quand les nouveaux principes déjà préparés trouvent une expression générale dans l'alliance de neutralité conclue à l'instigation de la Russie.

La seconde période comprendrait alors le temps écoulé entre 1780 et la déclaration relative au droit maritime que le congrès de Paris a donnée le 16 Avril 1856.

[1] Büsch, *über das Bestreben der Völker neuerer Zeit sich in ihren Seekriegen recht wehe zu thun*, p. 228—230.

LA NAVIGATION DES NEUTRES JUSQU'A LA NEUTRALITÉ ARMÉE DE 1780.

Les premières notions juridiques un peu certaines relatives à la navigation des neutres se trouvent dans le „*Consolato del Mare*" fameux code maritime qui au moyen-âge était en vigueur surtout sur les côtes de la Méditerranée, en Espagne, en Italie, et à l'époque de Charles-Quint, même sur les côtes de l'Archipel. Les erreurs les plus diverses ont été longtemps répandues sur l'origine et le caractère de ce code; ce n'est que de nos jours que l'on a acquis des renseignements plus certains, dus surtout aux recherches de l'érudit et sagace publiciste français Pardessus. Dans son excellente collection d'anciens droits maritimes,[1] Pardessus a publié une édition très-soignée du Consulat de la mer; il a fait à cette occasion les perquisitions consciencieuses dont nous venons de parler et dont voici le résultat.[2] Le Consulat est un recueil d'usages maritimes des peuples qui habitaient les côtes de la Méditerranée, rassemblés à Barcelone par un auteur inconnu vers le milieu du XIV[e] siècle. L'ouvrage fut originairement écrit dans cette langue romane que l'on parle aujourdhui encore en Catalogne. Le Consulat n'a été introduit officiellement en aucun pays; il ne pouvait donc devoir la grande considération dont il a longtemps joui qu'au fait qu'il renfermait une indication complète et fidèle des usages relatifs aux relations maritimes des riverains de la Méditerranée; aussi n'a t-il jamais eu qu'une valeur subsidiaire; toutefois, comme le remarque expressément Pardessus, il est devenu la base de tous les

[1] Pardessus, *Collection des lois maritimes antérieures au XVIII[e] siècles*, Paris 1828, 5 volumes.

[2] Pardessus, l. c. vol. II, chap. XII.

droits maritimes européens actuels, en particulier de la fameuse „*Ordonnance de la marine*“ de Louis XIV de 1681. La première édition du Consulat parut à Barcelone en langue romane en 1494; c'est cette édition que suit principalement Pardessus dans la traduction française qu'il a fait paraître dans son recueil. A l'époque où le Consulat parut pour la première fois, les villes maritimes du Languedoc, Barcelone, Marseille etc. avaient déjà des collections de lois et de coutumes relatives à la navigation; mais ces collections avaient perdu toute autorité et toute influence, par le simple fait qu'elles étaient rédigées en latin; langue comprise alors par les juristes, mais non pas par les marins et les marchands auxquels les lois et coutumes dont nous parlons étaient pourtant destinées. Le Consulat dut en grande partie à ce fait d'être mis en pratique dans ces contrées et d'être traduit en plusieurs langues étrangères.[1]

Le Consulat s'occupe principalement du droit maritime privé; il parle toutefois aussi de quelques principes de droit maritime public. Il ne fait mention, il est vrai, ni de la contrebande de guerre, ni du droit de blocade; ce dernier n'existait pas encore au XIV[e] siècle. Il ne pouvait non plus rien dire des tribunaux des prises, à une époque où il n'était pas encore d'usage de faire condamner juridiquement les navires capturés; non plus que des corsaires, les lettres de représailles et de marque apparaissant pour la première fois dans une ordonnance de Charles VI en 1400. En revanche, le Consulat traite de plusieurs autres importantes règles du droit maritime public.

[1] Le Consulat fut traduit en italien par Casaregis à Venise en 1737. Dans la préface de cette traduction, Casaregis commet de grandes erreurs; ainsi, il fixe la première apparition du Consulat entre le XI[e] et le XII[e] siècle, et prétend en outre qu'il était à cette époque-là introduit officiellement dans presque toute l'Europe méridionale. — Une traduction espagnole pourvue d'un commentaire fut publiée en 1794 à Madrid.

Ce qui concerne les navires ennemis et les marchandises ennemies qu'ils portent est tellement arrêté que le Consulat trouve inutile d'en parler;[1] il passe à l'examen des deux importantes questions de la confiscation des biens ennemis sous pavillon neutre et des biens neutres sous pavillon ennemi. Le Consulat permet la confiscation dans le premier cas seulement, et déclare expressément la liberté des biens neutres sous pavillon ennemi.[2] Toutefois, le propriétaire des marchandises est tenu de payer au capteur, lorsque celui-ci aura conduit dans l'un des ports de sa patrie le navire avec la cargaison, le même frêt qu'il aurait dû payer une fois la marchandise rendue à sa destination. De même, lorsque des marchandises ennemies sont capturées sur navire neutre, le capteur doit payer au capitaine tout le frêt de cette marchandise.[3]

C'est cette disposition du Consulat qu'a jusqu'à ces derniers temps invoqué l'Angleterre, pour justifier la dureté avec laquelle, dans les guerres maritimes, elle confisquait les biens ennemis sur navires neutres. En revanche, nous

[1] Pardessus, l. c. chap. 231 p. 303: „Lorsqu'un navire allant ou revenant, ou étant en course rencontre un navire marchand, si ce dernier appartient à des ennemis ainsi que sa cargaison, il est inutile d'en parler parce que chacun est assez instruit pour savoir ce qu'on doit faire, et dans ce cas, il n'est pas nécessaire de donner de règle."

[2] Pardessus, l. c. Vol. I. p. 306. Ce passage remarquable est ainsi conçu: „Si le navire appartient à des ennemis et sa cargaison à des amis, les marchands qui s'y trouvent et à qui la cargaison appartiendra en tout ou en partie doivent s'accorder avec l'amiral pour racheter à un prix convenable et comme ils pourront ce navire, qui est de bonne prise; et il doit leur offrir une composition ou pacte raisonnable sans leur faire supporter aucune injustice Mais si les marchands ne veulent pas faire un accord avec l'amiral, celui-ci a le droit d'amariner le navire et de l'envoyer au lieu où lui-même aura armé et les marchands sont obligés de payer le frêt de ce navire, de même que s'il avait porté leur cargaison au lieu pour lequel elle était destinée, et rien de plus.

[3] Le principe du payement du frêt dans les deux cas fut reconnu dans la règle par la pratique, contesté en revanche déjà alors par d'éminents publicistes, Bynkershoek entre autres. Celui-ci déclare sans fondement le droit au frêt, aussi bien du capteur du navire ennemi relativement à la marchandise neutre que du propriétaire du navire neutre pour la marchandise ennemie. (Bynkershoek, *Quaestiones juris publici*, Leyden 1757, lib. I. cap. 13 et 14.

devons à la grande considération du Consulat la mise en pratique du principe de la liberté des biens neutres sous pavillon ennemi d'une manière plus générale et plus régulière que s'il n'avait eu d'autres bases que des coutumes nécessairement vacillantes. Ainsi Hugo Grotius nous apprend que déjà en 1438, la même règle fût appliquée par la Hollande dans sa guerre contre la ligue hanséatique.[1] Nous voyons, du reste, que jusqu'au XVII[e] siècle, la plupart des traités sont conclus sous l'empire des deux principes dont nous venons de parler.[2]

Dans la plupart des cas, la science de l'époque s'accorde avec la pratique du Consulat. C'est dans ce sens que se prononcent, entre autres, Hugo Grotius et Bynkershoek, les deux plus éminens publicistes d'alors;[3] le danois Loccenius plus tard professeur à Upsala, dont les ouvrages jouissaient d'une grande considération dans les ports du Nord.[4]

A côté de cette pratique, appuyée surtout sur l'autorité du Consulat il s'en était maintenu une autre beaucoup plus sévère, tout-à-fait propre à caractériser l'esprit des anciennes guerres maritimes et de la piraterie. C'est cette dernière pratique que la France dans ses guerres appliquait en général de la manière la plus impitoyable; ce sont ses principes que nous trouvons jusque dans les ordonnances françaises de 1538, 1543 et 1584.

Suivant cette seconde pratique, on peut confisquer non

[1] Pardessus, dans une note au chapitre 231 du Consulat cite quelques traités d'une époque encore plus ancienne qui défendent déjà la confiscation dans les deux cas; ainsi, un traité entre Pise et Arles en 1221, et deux traités d'Edouard III d'Angleterre avec les villes maritimes de la Biscaye et de Castille en 1381, et avec deux villes portugaises, Lisbonne et Porto. Nous retrouvons les mêmes dispositions dans les traités de l'Angleterre avec la Bourgogne en 1400, avec Gênes en 1460, avec le duc de Bretagne en 1486 et l'archiduc Philippe d'Autriche en 1495.

[2] Klüber, *Europ. Völkerrecht* p. 356.

[3] Bynkershoek, *quaest. jur. publ.* Lib. I, cap. 13.

[4] Loccenius, *de jure maritimo et navali*, Amsterd. 1656. Lib. II. cap. IV.

seulement les marchandises ennemies, mais encore les navires neutres qui les portent; non seulement les navires ennemis mais encore la marchandise neutre qui s'y trouve. Dans l'ordonnance de 1584, ces principes sont motivés par la nécessité d'empêcher les neutres de faire, pour soustraire la marchandise ennemie à la prise, des tentatives frauduleuses.

Hugo Grotius cherche à interpréter ces lois comme si la confiscation du navire ne devait avoir lieu que lorsque le propriétaire a connaissance des marchandises qui y sont chargées;[1] mais cette interprétation, qui du reste comme l'a déjà démontré Bynkershoek,[2] laisserait subsister un principe vraiment barbare, n'a absolument aucun fondement. L'argumentation par laquelle Grotius s'efforce de donner à ces dispositions une base juridique est remarquable. Il appelle à son secours le droit romain et la loi 11 § 2 D 39. 4 dans laquelle le juriste Paulus déclare que, en cas de contrebande de douane, le fisc peut saisir non seulement la marchandise, mais encore le vaisseau. Malgré la tendance dominante de l'époque de ramener tous les rapports juridiques au droit romain, une pareille analogie est inadmissible même pour Bynkershoek. Grotius oublie complétement que, dans le cas précité, la confiscation du vaisseau est la conséquence d'un délit, tandis que le droit public n'interdit nullement aux neutres de charger des marchandises ennemies sur leurs navires.

Ce fut la puissante ligue hanséatique qui sut la première se procurer des privilèges spéciaux qui la mirent à l'abri de pareils procédés. De tels privilèges furent accordés en 1464 et 1484 par Louis XI, en 1489 par Charles VIII, en 1536 par François I, en 1552 par Henri II, en

[1] Hugo Grotius, lib III. cap. VI. § 6. dans la note *h*.

[2] Bynkershoek, l. c. cap. 14. La justesse de la manière de voir de Grotius est encore combattue par Valin, *traité des prises*, chap. V, § 5, note 76.

1604 par Henri IV;[1] ils furent encore reconnus par un traité conclu le 10 Mai 1655, dont l'article 3 disait expressément que la robe[2] de l'ennemi ne confisquait pas la robe de l'ami, et que les navires appartenants aux villes hanséatiques seraient libres et rendraient leurs charges libres, bien qu'il y eut été de la marchandise appartenant aux ennemis.[3]

La même faveur, ou à peu près, fut accordée par un traité conclu en 1646, aux Pays-Bas; ceux-ci obtinrent en outre, par un autre traité de 1650, une exception analogue de l'Espagne, la seule puissance qui, suivant Valin, imitât la France dans sa politique maritime.[4] En 1659, la France et l'Espagne se garantirent mutuellement les mêmes avantages. Du reste, les tribunaux des prises français étendaient souvent les avantages de ces traités à des nations qui n'en avaient pas conclu. Voici ce que dit en 1678 sur la pratique de ces tribunaux le fameux juge des prises anglais, Sir Leoline Jenkinson: „Il y a plusieurs observations à faire, suivant moi, pour montrer que cet article ne doit pas être appliqué dans ce cas. D'abord, cet article a été, lors de sa première publication, l'objet de plaintes de la part des hommes d'état et des publicistes comme une innovation et une violation de la liberté du commerce. Le parlement de Paris a admis directement le contraire en 1592 par une décision solennelle prononcée dans le cas d'un vaisseau hambourgeois, saisi avec une cargaison ennemie. Il fut alors déclaré

[1] Flassan, *histoire de la diplomatie française.* Chap. III, p. 194.

[2] Le mot „robe" a ici le sens de l'italien „roba" marchandise, biens.

[3] Flassan, *histoire de la diplom.,* Chap. III p. 194.

[4] Valin, *commentaire sur l'ordonnance de la marine,* livre III, titre 9, des prises, art. 7. — *Traité des prises,* chap. V, p. 5 n. 7. Plusieurs traités de cette époque expriment du reste le principe que lorsque la majeure partie de la cargaison d'un navire neutre appartient à l'ennemi, la marchandise neutre peut aussi être confisquée. (Voyez Klüber, p. 342. Pour les traités français, voyez Schmauss, corpus juris gentium p. 1619, et Flassan, l. c. III. p. 140—141).

dans la sentence même que cet article était abrogé par la désuétude, ayant été promulgué pour la première fois en 1543 par François I, n'ayant jamais été confirmé pendant ces quarante-neuf ans, et l'intention primitive de sa promulgation ayant été seulement „in terrorem.“ [1]

La France renonça à ses anciens principes dans une ordonnance du 21 Janvier et 1 Février 1650; les ordonnances du 19 Décembre 1639 et du 16 Janvier 1645 les avaient déjà modifiés.[2] Les fameuses ordonnances de Louis XIV, de 1681 pour la marine marchande et de 1689 pour la marine de guerre, les rétablirent; elles s'expriment en ces termes: „Tous navires qui se trouveront chargés d'effets appartenant à nos ennemis, et les marchandises de nos sujets ou alliés qui se trouveront dans un navire ennemi, seront pareillement de bonne prise.“ [3] L'ordonnance de 1681 est généralement considérée comme un chef-d'oeuvre législatif; c'est un choix très-habile de tout ce qu'il restait de viable et d'applicable parmi les lois et coutumes relatives à la navigation que la France avait eues aux diverses époques de son histoire. Cette ordonnance est le premier travail législatif officiel, et probablement aussi le plus important jusqu'à aujourd'hui, qu'on ait écrit sur le droit maritime. Nous ne citerons que le témoignage de William Grant, qui était au commencement de ce siècle juge des prises de seconde instance en Angleterre: „Quand Louis XIV publia sa fameuse ordonnance de la marine, personne n'a supposé qu'il avait la prétention de donner des lois à l'Europe, parce qu'il a rassemblé et mis en ordre, sous la forme d'un code les principes du droit maritime, tels qu'on les entendait et qu'on les avait adoptés en France. Je dis tels qu'on les entendait en France, parce que, s'il est vrai

[1] *Life of Sir L. Jenkinson*, Vol. II, p. 720. Wheaton, *histoire des progrès du droit des gens*, p. 62.

[2] Wheaton, l. c. p. 63.

[3] *Ordonnance de la marine*, liv. III, tit. 9, des prises, art. 7.

que la loi des nations doit être la même dans tous les pays, comme les tribunaux qui appliquent cette loi sont indépendants les uns des autres, il n'est pas possible qu'ils ne soient pas en désaccord sur son interprétation dans les différentes contrées qui reconnaissent son autorité ..... Aussi les tribunaux français ont-ils bien compris l'esprit et le but des ordonnances publiées par leur gouvernement. Ils n'ont pas considéré ces ordonnances comme des lois positives, liant les tribunaux d'une manière absolue; mais seulement comme établissant des présomptions légales dont ils tirent des conclusions sur lesquelles sont basés leurs jugements en matière de prise.“ [1]

Toutes les oscillations dont nous venons de parler n'empêchèrent pas Napoléon de proclamer en 1812 le principe „Pavillon libre, marchandise libre“, comme un principe de tous temps suivi par la France. [2] Les mesures prises par Louis XIV n'étaient, il est vrai, que des représailles contre les violations maritimes de l'Angleterre qui prenaient toujours plus d'importance.

Le XVII[e] siècle vit s'introduire peu à peu dans les relations de plusieurs nations le principe de la liberté des biens ennemis sur vaisseau neutre; plusieurs traités avaient été déjà conclus sur la même base. L'ancienne règle du Consulat „le navire confisque la cargaison“ se retirait lentement devant la nouvelle: „Le pavillon couvre la marchandise“ (ou le navire la cargaison), ou encore: „Pavillon ami sauve marchandise ennemie.“

Sans doute, l'ancien principe qui permettait de confisquer la marchandise neutre trouvée sur navire ennemi était encore appliquée quelquefois; ainsi dans la paix des Pyrénées qui mit fin en 1659 à la guerre entre la France et l'Espagne. La même chose eut lieu dans le traité d'Utrecht

[1] Marshall, *on Insurance*, Vol. I, p. 425.

[2] *Mémoire sur les principes et les lois de la neutralité*, dans le *Moniteur* du 8 Mai 1812.

conclu en 1713 entre les quatre grandes puissances maritimes d'alors, et qui termina la guerre de la succession d'Espagne; du moins les pactes entre la France et l'Angleterre, la Hollande et l'Angleterre, la Hollande et la France se prononcent-ils dans le sens du vieux droit tandis que le pacte entre l'Angleterre et l'Espagne passe la question sous silence. Aussi, comme le remarque Wheaton, l'assertion souvent répétée que dans la seconde moitié du XVIIe siècle et au commencement du XVIIIe, l'ancien droit maritime avait été complétement retourné, cette assertion, disons-nous, est inexacte; car l'ancien principe de la liberté des biens neutres sur vaisseau ennemi fut inscrit dans plusieurs traités à côté du nouveau principe de la liberté des biens ennemis sur vaisseau neutre. [1]

On a coutume de citer la France comme la première puissance qui ait frayé la route à la nouvelle pratique; on s'appuye pour cela sur un traité conclu en 1604 entre cette puissance et la Porte. Il y a là une erreur. La pièce à laquelle on se réfère n'est pas un traité dans lequel deux parties règlent juridiquement leurs relations, mais simplement une déclaration unilatérale par laquelle le Sultan accorde à la France des concessions ou des priviléges. [2] Ce serait donc à la Porte que reviendrait l'honneur de s'être la première engagée à respecter la marchandise ennemie sur un vaisseau neutre. En 1612, les Pays-Bas conclurent un traité avec la Porte pour obtenir les mêmes avantages. Une série de conventions semblables suivirent; l'Angleterre même

[1] Wheaton, *éléments du droit international*, T. II, p. 105. Le principe „vaisseaux libres, marchandises libres, vaisseaux ennemis, marchandises ennemies“ fut proclamé dans les traités de 1654 entre l'Angleterre et le Portugal, de 1667 entre la France et l'Angleterre, de 1663 entre la France et le Danemarck, de 1672 entre la France et la Suède. En revanche nous retrouvons le vieux principe du Consulat entre autres dans les traités de 1670 entre la Suède et le Danemarck; de 1661, 1666 et 1670, entre l'Angleterre et la Suède; de 1670 entre l'Angleterre et le Danemarck.

[2] Flassan, *histoire de la diplomatie française,* Vol. II, p. 226.

dut consentir à reconnaître l'inviolabilité du pavillon neutre, au moins vis-à-vis de certaines nations „privilégiées", comme disaient les publicistes britanniques.

Ce furent surtout les Pays-Bas, plus tard aussi la France, qui travaillèrent à introduire partout la loi nouvelle et à en faire un principe général du droit international. L'Angleterre, au contraire, fit partout opposition; elle voulait se borner à accorder un privilège [1] particulier à quelques nations et s'en tenir du reste à l'ancienne pratique.

C'est pour s'opposer à ces prétentions que la France, dans les Ordonnances de 1681 et 1689, rentre dans l'ancienne ornière. [2] Cette méthode fut approuvée par les puissances maritimes de second et troisième ordre, mais n'eut pas grande action sur l'Angleterre. [3] Celle-ci resta fidèle à son ancienne pratique, tandis que le nouveau principe étendait toujours plus son empire; suivant le compte fait par Büsch en 1780, ce principe était à la base de 36 traités, l'ancien de 15 seulement. [4]

En outre, pendant ses fréquentes guerres avec la France, l'Angleterre se permit, à l'égard des neutres, les violations les plus criantes. C'est ainsi qu'elle étendit de la manière la plus arbitraire la notion de la contrebande de guerre, en y comprenant une foule de choses qui n'ont avec la guerre que les rapports les plus éloignés. [5] La pratique

[1] Nous retrouvons cette expression impertinente jusque dans la déclaration du 19 Avril 1780, par laquelle l'Angleterre notifia aux Pays-Bas la suspension de tous les traités antérieurs, que du reste elle n'avait jamais observés. Voici les termes-même de la déclaration: „Les sujets des Provinces-Unies seront traités sur le même pied que les sujets des autres états qui ne sont privilégiés par aucun traité." Büsch, *Bestreben der Völker neuerer Zeit sich in ihrem Seehandel recht wehe zu thun*, p. 243.

[2] Ce n'est qu'en 1744 que ce principe disparut du droit français. Heffter, *das europäische Völkerrecht* der *Gegenwart*, p. 165. § 279.

[3] v. Kaltenborn, Vol. II, p. 223.

[4] J. G. Büsch, *über das Bestreben der Völker neuerer Zeit sich in ihren Seekriegen recht wehe zu thun.* Cap. II, p. 54—84.

[5] Pour plus de détails, voyez Wheaton, *éléments du droit international*, Vol. II, p. 149—154.

anglaise interdit le transport non-seulement des bois de construction, des cordages, de la toile à voile, du fer brut, du plomb, du goudron et de la poix, mais encore des vivres et même des vêtements et finit en quelque sorte par ne plus laisser charger aux neutres autre chose que du lest.[1]

Parmi les prétentions combattues, nous devons mentionner encore celle que fit valoir l'Angleterre pendant sa guerre avec la France en 1756; elle consistait à vouloir interdire d'une manière générale en temps de guerre aux états neutres toutes les relations commerciales pour lesquelles en temps de paix une autorisation spéciale est nécessaire. On sait que dans la règle, le commerce des denrées coloniales est défendu en temps de paix aux étrangers, tandis qu'en temps de guerre il arrive quelquefois qu'on le permet aux neutres. Une pareille autorisation fut, dans la guerre de 1756, accordée par la France aux Pays-Bas.[2] En effet, les vaisseaux de guerre et les corsaires anglais rendaient impossible toute relation de la France avec ses colonies; c'est pour cela que cette puissance permit aux Pays-Bas, à l'exclusion de toute autre nation neutre, de se charger des transports que ses propres navires ne pouvaient plus opérer. Les vaisseaux hollandais toutefois avaient besoin, pour pouvoir user de ce privilége, de lettres d'autorisation spéciales. Les Anglais capturèrent toutes les fois qu'ils le purent les vaisseaux hollandais munis de ces autorisations et les tribunaux des prises les condamnèrent ainsi que leurs cargaisons de denrées coloniales. Les Hollandais réclamèrent, invoquèrent en particulier le traité de commerce qu'ils avaient en 1675 conclu avec l'Angleterre sur la base du principe „Pavillon libre, biens libres"; le gouvernement anglais n'en laissa pas moins subsister les

[1] Schmelzing, *Grundriſs des praktischen Völkerrechts*, Vol. III, p. 536.
[2] v. Kaltenborn, *europäisches Seerecht*, p. 227.

décisions dont nous venons de parler, sous prétexte que les navires hollandais en question étaient devenus par adoption des navires français, partant des navires ennemis. L'argument avait au moins le mérite de l'originalité. Ce nouveau principe, connu des publicistes sous le nom de „la règle de la guerre de 1756“, ne fut pas appliqué par l'Angleterre dans la guerre de l'indépendance des États-Unis; elle le fit reparaître, en revanche, dans les guerres de la révolution française, dans le but de priver les colonies ennemies de toutes relations commerciales avec les neutres.[1]

Les principes mêmes excitèrent bien moins d'irritation encore que la manière dont ils furent appliqués. La propriété neutre était confisquée partout où il y avait moyen de donner à cette mesure une apparence de justice; et plusieurs juges des prises connus pour leur subtilité, Sir Marriot, W. Scott et d'autres, firent en sorte qu'une telle apparence ne fit que rarement défaut.[2]

La blocade des ports ennemis fut de même exercée par l'Angleterre de la manière la plus onéreuse pour les marines neutres. Ce dont celles-ci eurent le plus à souffrir fut l'invention toute britannique du blocus sur papier, suivant laquelle il suffisait d'un trait de plume pour mettre en état de blocus les ports et les côtes de pays entiers. Ce principe, il est vrai, ne fut appliqué dans toute son étendue que dans les guerres avec la France qui eurent lieu au commencement de ce siècle; déjà en 1780 toutefois, le juge des prises James Marriot osait adresser aux équipages de navires hollandais neutres capturés ces insolentes paroles: „Si vous êtes saisis, vous vous trouvez dans les conditions d'un blocus. La position insulaire de la Grande-

[1] Madison, *examination of the british doctrine which subjects to capture a neutral trade not open in time of peace*, London 1806, p. 51—55. 81. 99. Wheaton, *histoire des progrès* p. 157.

[2] Heffter, *europäisches Völkerrecht*, p. 298.

Bretagne nous permet de fermer tous les ports d'Espagne et de France; nous avons le droit de profiter de la position dont la Providence nous a fait don.“[1]

Pendant la guerre avec l'Amérique du Nord, les violations de l'Angleterre avaient pris toujours plus d'importance; c'est alors que se forma à l'instigation de Catherine II de Russie le fameux système de neutralité armée, sorti de la tête du chancelier de l'empire Panin. A la faible réaction tentée par les ordonnances de 1681 et 1689 succéda un mouvement puissant et aggressif contre les abus que la Grande-Bretagne faisait de sa force.[2]

LES ALLIANCES DE NEUTRALITÉ ARMÉE DE 1780 ET DE 1800.

C'est avant tout à la rivalité de deux hommes d'état russes, Potemkin et Panin, que l'alliance de neutralité armée dut l'existence. Lorsque, pendant la guerre de l'indépendance des États-Unis, l'Espagne s'était ralliée en 1780 à la coalition contre l'Angleterre, cette puissance craignit de ne pouvoir tenir tête aux forces réunies de l'Espagne, de la France et de l'Amérique et chercha à s'allier avec la Russie. Le représentant anglais à St. Petersbourg, Sir James Harris, sut gagner aux intérêts de son pays le prince Potemkin, favori alors tout-puissant de l'impératrice Catherine, et rendre l'impératrice elle-même favorable à l'idée

[1] Voyez Martens, *erz. merkwürdiger Fälle des neueren europäischen Völkerrechts*, II, p. 35.

[2] En 1781, précisément cent ans après l'apparition des fameuses ordonnances françaises, l'impératrice Catherine fit paraître son code de droit maritime sous le titre „*Ordonnance impériale russe de la navigation.*“

d'une alliance avec la Grande-Bretagne. Le chancelier de l'empire, Panin, parvint toutefois à persuader Catherine des conséquences désastreuses qu'une pareille alliance aurait pour la Russie. L'ambassadeur anglais abandonnait déjà la partie lorsqne la position se changea tout d'un coup. Les Espagnols venaient de capturer dans la Méditerranée deux vaisseaux russes chargés de céréales, sous prétexte qu'ils étaient destinés à l'approvisionnement de Gibraltar. Cette circonstance permit à Potemkin de changer les dispositions de l'impératrice et de la déterminer à donner, à l'insu de Panin, à la flotte qui mouillait devant Cronstadt l'ordre de se mettre sur pied de guerre pour faire cause commune avec l'Angleterre contre l'Espagne dans le cas où celle-ci refuserait de faire droit aux réclamations de l'impératrice et d'accorder un dédommagement complet. Lorsque Panin eut connaissance de cet état de choses, il fit comprendre à l'impératrice que, si elle voulait atteindre son but, elle devait faire un pas de plus et déclarer solennellement devant l'Europe qu'elle ne voulait pas supporter qu'on mît à la navigation des neutres des limites arbitraires. On exercerait de la sorte, dit Panin, une puissante pression sur l'Espagne et on la contraindrait à faire droit aux demandes de la Russie; en outre, si l'impératrice parvenait à délivrer la navigation neutre des liens qui lui étaient imposés par quelques puissances, et à déterminer toutes les nations à reconnaître sur cette matière les véritables principes, elle acquerrait par là les plus brillants titres de gloire. L'impératrice s'empara de cette pensée et chargea Panin de formuler les règles à proposer et d'inviter toutes les nations neutres à se réunir à la Russie pour faire observer ces règles, au besoin les armes à la main, par les puissances belligérantes.[1]

[1] Wheaton, *histoire etc.* p. 221. v. Dohm, *Denkwürdigkeiten meiner Zeit*, Vol. II, p. 100—150. *Mémoires sur la neutralité armée* par le comte de Goertz, Bâle 1801, Paris 1804.

De cette manière, Panin atteignit son but; comme il le prévoyait, l'Angleterre refusa de reconnaître les principes proposés; l'alliance anglaise, qu'il considérait comme funeste pour la Russie, devint par là-même impossible. La déclaration russe, publiée le 26 Février 1780, formulait les principes qui devaient désormais régler la navigation neutre dans les cinq articles suivants [1]:

1° Les vaisseaux neutres peuvent naviguer de port en port et le long des côtes des puissances belligérantes sans être arrêtés.

2° A l'exception de la contrebande de guerre, les biens ennemis sous pavillon neutre sont libres.

3° Pour déterminer la notion de contrebande de guerre, la Russie se référe aux articles 10 et 11 de son traité du 20 Juin 1766 [2] avec la Grande-Bretagne et en étend les obligations à toutes les puissances belligérantes de l'époque.

4° Un port ne doit être considéré comme bloqué que lorsqu'il y a danger apparent à y entrer; lorsqu'il a été entouré, par la puissance qui prétend en interdire l'accès, de navires stationnés et suffisamment rapprochés.

[1] Du reste, le 27 Juillet 1778, le cabinet de Versailles avait publié une instruction par laquelle il enjoignait à tous ses corsaires de ne pas entraver la navigation de vaisseaux neutres venant de ports ennemis lorsqu'ils ne portaient pas de contrebande. En outre le principe „pavillon libre, marchandise libre“ que, par un traité du 6 Février 1778, la France s'était engagée à respecter vis à vis de l'Amérique du Nord, fut étendu pendant la guerre à toutes les puissances neutres. Le cabinet se réserva toutefois de retirer ces dispositions dans le cas où les mêmes principes ne seraient pas reconnus par les autres puissances belligérantes dans le délai de six mois. L'Angleterre refusa de la manière la plus prononcée une pareille reconnaissance. (Wheaton, *éléments du droit international,* II, p. 109 et 110).

[2] L'article 11 énumère les objets considérés comme contrebande; „Tous les canons, mortiers, armes à feu, pistolets, bombes, grenades, boulets, balles, fusils, pierres à feu, mèches, poudre, salpêtre, soufre, cuirasses, piques, épées, ceinturons, poches à cartouche, selles et brides au delà de la quantité qui peut être nécessaire pour l'usage du vaisseau, ou au delà de celle que doit avoir chaque homme servant sur le vaisseau et passager seront réputés provisions ou munitions de guerre, et s'il s'en trouve, elles seront confisquées selon les lois comme contrebande ou effets prohibés. (de Martens, *recueil des principaux traités,* I, p. 145).

5° Ces principes doivent servir de règles dans les procédures et sentences des tribunaux des prises. [1]

La Mer Baltique enfin devait être considérée comme une mer fermée, tout acte d'hostilité y être interdit.

L'empereur d'Allemagne, les cours de Prusse, de Danemarck, de Suède, de Hollande, de Portugal et de Naples se joignirent immédiatement et sans conditions à la déclaration de la Russie. Il en fut de même de la France, de l'Espagne et des États-Unis, alors en guerre avec l'Angleterre. [2] L'Angleterre seule, comme nous l'avons dit, refusa absolument son adhésion; comme par le passé, elle dit vouloir s'en tenir aux règles de l'ancien droit partout où aucun traité particulier n'avait fait d'exception.

Les puissances qui avaient reconnu les nouveaux principes s'engagèrent à les faire respecter par la force des armes si cela était nécessaire; la Russie, en particulier, déclara vouloir tenir une partie considérable de ses forces prêtes pour cette éventualité. Elles ne parvinrent pas sans doute à amener l'Angleterre à reconnaître le nouveau droit; en revanche, leur alliance eut deux résultats de la plus haute importance. D'abord, on avait réussi à trouver une formule certaine, reconnue par presque tous les États de l'Europe et par l'Amérique du Nord, qui pouvait servir d'expression à la conscience juridique, restée jusqu'ici dans l'incertitude et l'hésitation et osant à peine se manifester dans quelques traités isolés. Ensuite, l'alliance ainsi acheminée permettait désormais de mettre des bornes à l'insolence bri-

[1] Cette déclaration est contenue dans Martens, *recueil des principaux traités*, II, p. 74—76.

[2] Dans ce but, la Russie conclut des traités particuliers avec ces différentes puissances. Le premier eut lieu le 9 Juillet 1780 avec le Danemarck (Martens, *recueil*, II, p. 103). Le dernier le 10 Février 1783 avec la Sicile (Martens, l. c. III, 274). La réponse de l'Angleterre à la déclaration communiquée par l'impératrice date du 23 Avril 1780, celle de l'Espagne du 18 Avril 1780, celle de la France du 25 Avril de la même année.

tannique et de rétablir sur mer l'équilibre troublé. L'impression produite sur l'Angleterre se fit immédiatement sentir; cette puissance se hâta de prescrire à ses croiseurs et à ses corsaires plus de ménagements vis à vis des neutres, et permit expressément à ceux-ci l'introduction de marchandises du Levant et de la Méditerranée ainsi que le commerce avec les Antilles anglaises.[1]

La conclusion de l'alliance de neutralité armée peut-être à bon droit considérée comme la ligne de démarcation entre deux époques distinctes dans le développement du droit des gens. C'est ici que finit l'ancienne période, caractérisée par sa sévérité et par beaucoup d'usages barbares hérités de la piraterie ainsi que par le sentiment profond, quoiqu'encore hésitant et incertain, du besoin d'une réforme dans les principes qui réglaient les relations internationales; c'est ici que commence la période nouvelle, qui dès l'abord se présente sous des couleurs infiniment moins sombres que sa devancière; la réforme de principes longtemps désirée était là, et pour assurer un triomphe complet aux idées nouvelles il n'y avait plus à soumettre qu'un seul, bien qu'un puissant adversaire.[2]

A la paix de Versailles qui mit fin en 1783 à la guerre de l'indépendance des États-Unis, la France, l'Espagne et l'Angleterre renouvelèrent le traité de paix et de commerce

[1] Klüber, l. c. p. 363. Büsch, *Bestreben etc.*, p. 274.

[2] Peu après la conclusion de l'alliance de neutralité armée, l'abbé Galiani, publiciste italien, publia un ouvrage intitulé: *Dei doveri dei principi neutral verso i principi guerreggianti e di questi verso i neutrali,* Napoli 1782. Bien que l'auteur dise avoir écrit son ouvrage en très-peu de temps et sans aucun secours littéraire, il ne nous en a pas moins laissé une défense très-sérieuse des principes de la neutralité armée.

Lampredi publia aussi à Florence en 1788 un ouvrage très-érudit sur le même sujet et sous le titre: *Commercio dei popoli neutrali in tempo di guerra.* Il combat l'opinion de Galiani, se rattache à la manière de voir de l'Angleterre et s'appuie en particulier sur le Consulat pour déclarer que la marchandise ennemie sous pavillon neutre est sujette à confiscation. Lampredi avait déjà pris la même position dans un ouvrage antérieurement publié sous le titre: „*Juris publici universalis sive juris naturae et gentium theoremata*“, Liburni 1776.

qu'elles avaient conclu auparavant à Utrecht et donnèrent une nouvelle force aux conventions relatives à la navigation neutre qui y étaient renfermées. Le pacte conclu en 1784 entre l'Angleterre et la Hollande, qui avait aussi pris part à la guerre d'Amérique, ne contenait sous ce dernier rapport aucunes dispositions. En revanche des concessions importantes furent faites à la France en 1786. Ce dernier traité fournit au marquis de Lansdowne l'occasion d'attaquer le gouvernement anglais dans la chambre des pairs, et de lui reprocher d'avoir complétement reconnu les principes de la neutralité armée. Le ministère répondit avec raison que les concessions faites n'avaient absolument rien de général; qu'elles étaient limitées à la France et même au cas fort peu probable d'une guerre dans laquelle l'une des parties contractantes du traité serait belligérante tandis que l'autre resterait neutre. [1]

Au commencement de la guerre qui éclata bientôt contre la France révolutionnaire, le Danemarck et la Suède s'allièrent sur la base de la neutralité armée. La Russie refusa d'abord de se joindre à eux par ce qu'elle s'était alliée avec l'Angleterre, la Prusse, l'Autriche et l'Espagne contre la France. Les puissances coalisées établirent le principe que les vaisseaux neutres ne devaient introduire dans les ports français ni provisions de bouche ni munitions de guerre; elles étaient déterminées, disaient-elles, à mettre tout en jeu pour forcer la France à faire la paix sur la base de conditions équitables. La Convention nationale répondit, le 9 Mai 1793, par un décret qui défendait à tous les vaisseaux neutres, sous peine de confiscation, de fournir du blé ou des vivres aux ennemis de la France, et déclarait supprimé le principe „pavillon libre, marchandise libre.“

[1] *Parliamentary history of England,* Vol. XXXVI, p. 563. Wheaton, *histoire,* p. 230.

L'Angleterre à son tour publia, le 8 Juin 1793, pour ses corsaires et ses vaisseaux de guerre une instruction qui augmentait encore la sévérité des principes appliqués et établissait en outre que tout navire qui chercherait à s'introduire dans des ports bloqués devait être capturé et condamné; une exception était faite en faveur des vaisseaux danois et suédois qui devaient être avertis une première fois et capturés seulement à leur seconde tentative. Une instruction du 6 Novembre 1793 renouvela également la règle de la guerre de 1756 dont nous avons parlé et déclara bonne prise tous les navires chargés de marchandises coloniales françaises. L'Angleterre, la Prusse et la Russie expliquèrent ces procédés vis-à-vis de la Suède, du Danemarck et des États-Unis d'Amérique en les présentant comme des mesures exceptionnelles, rendues nécessaires par les circonstances extraordinaires de la guerre d'alors. Toutefois, lorsque la Russie se sépara de l'Angleterre et de l'Autriche, elle se montra de nouveau disposée au rétablissement des principes de la neutralité armée. Dans ce but, le 4 (16) Décembre 1800, elle conclut à Pétersbourg une alliance que l'on peut considérer comme la base de la seconde neutralité armée. La Prusse s'y joignit par un traité du 18 Décembre. Les principes adoptés étaient sur plusieurs points encore plus favorables aux neutres que ceux de la première alliance de 1780. Aux règles posées par celle-ci, on en avait ajouté deux nouvelles.

1° Un vaisseau neutre n'est coupable d'une violation de blocus que lorsqu'après avoir été averti par un vaisseau de guerre ou un corsaire de la puissance bloquante, il cherche néanmoins à franchir par ruse ou par force la ligne de blocus.

2° Lorsque des vaisseaux marchands neutres voyagent escortés d'un vaisseau de guerre neutre, ils ne doivent pas être visités, et l'on doit se contenter de la déclaration faite

par l'officier qui commande le convoi, qn'il n'y a pas de contrebande à bord.[1]

Au bout de six mois toutefois, l'Angleterre parvint à se rallier la Russie par une convention de navigation à laquelle vinrent se joindre la Suède le 23 Décembre 1801 et le Danemarck le 18 (30) Mars 1802. La Prusse seule refusa absolument de reconnaître les principes de cette convention. Pour les marchandises comprises sous la dénomination de contrebande de guerre, on remit en vigueur les dispositions du traité conclu le 21 Février 1797 entre l'Angleterre et la Russie; sur ce point, ce pacte se rattachait assez fidèlement à celui du 20 Juin 1766. En somme, pour ce qui concernait la navigation des neutres, le droit de visite et la contrebande de guerre, l'Angleterre se rangeait à des principes plus larges que sa pratique antérieure ne donnait lieu de s'y attendre.[2] Avant le congrès de Paris de 1856, Heffter, nommait ce traité l'ultimatum de l'Angleterre, dans lequel étaient exprimés les principes qu'elle a reconnu jusqu'alors.[3]

Ce traité se distingue de la seconde alliance de neutralité armée dans les points suivants.

1° L'ancien principe du Consulat qui permettait de confisquer la marchandise ennemie sur vaisseau neutre est de nouveau formellement exprimé dans l'article 3.

2° La nouvelle règle que la seconde alliance de neutralité avait introduite relativement au droit de blocade,

[1] Voyez le traité et la déclaration d'adhésion du Danemarck dans de Martens, *recueil des traités*, suppl. II, p. 389—415. La note par laquelle la Russie invite les trois puissances à renouveler l'alliance de neutralité armée se trouve dans le même *recueil* p. 368—371.

[2] Le traité est imprimé dans Martens, *recueil*, suppl. II p. 472—476.

[3] Il est intéressant de suivre la correspondance échangée entre l'Angleterre et les trois puissances alliées après la conclusion de leur alliance en 1800. Vis à vis de la Suède et du Danemarck, l'Angleterre qualifiait l'alliance d'hostilité ouverte contre elle. Le traité conclu plus tard avec la Russie et l'adhésion des deux autres puissances furent préparés par cette correspondance, contenue du reste dans de Martens, *recueil etc.*, suppl. II, p. 416—475.

n'est pas adoptée. La visite de vaisseaux neutres voyageant sous escorte est interdite aux corsaires, mais pas aux vaisseaux de guerre des belligérants.

Il semblait que la nouvelle politique de transactions avec l'Angleterre suivie par la Russie allait remettre en question tous les résultats acquis. Cette puissance, toutefois, sut encore changer sa ligne de conduite en temps opportun. Le 16 Octobre 1807, elle déclara annullée pour toujours la convention de 1801, rétablit la base de la neutralité armée et s'engagea à ne plus l'abandonner. Même dans la paix d'Oerebro, conclue entre la Russie et l'Angleterre le 18 Juillet 1812, les conditions de la convention de 1801 ne furent pas rétablies. On déclara seulement que les rapports commerciaux entre les deux nations devaient être rétablis sur les bases en usage entre deux nations qui veulent s'accorder les plus grands avantages possibles; on se réserva de déterminer plus tard ces bases d'une manière plus positive. Le même jour que la Russie, la Suéde s'entendait avec l'Angleterre pour régulariser les relations commerciales sur les bases du 1 Janvier 1791;[1] dans ce traité pas plus que dans celui conclu en 1814 avec le Danemarck les principes de 1801 ne furent remis en vigueur.[2]

[1] Klüber, *Völkerrecht*, § 309.
[2] de Martens, *précis du droit des gens*, § 325.

DES PRINCIPES SUIVIS PAR LES ÉTATS-UNIS RELATIVEMENT AU COMMERCE DES NEUTRES.

Les États-Unis d'Amérique, après que leur indépendance eut été reconnue au Congrès de Versailles par l'Angleterre elle-même, restèrent fidèles aux principes de neutralité armée auxquels ils s'étaient rattachés. Dès leur apparition sur la scène historique de l'ancien monde ils s'efforcent de faire respecter la règle que le pavillon neutre couvre la marchandise; ils la firent exprimer dans plusieurs traités, dans ceux par exemple conclus avec la France en 1778 et avec la Prusse en 1785. Ils firent en 1782 avec les Pays-Bas, en 1783 avec l'Espagne, des conventions dans le même sens. Les négociations entamées dans le même but avec l'Angleterre échouèrent cependant et dans le traité conclu en 1794 avec cette puissance, les États-Unis se virent obligés de reconnaître expressément le principe contraire. Plus tard les Américains pensèrent que, aussi longtemps que l'influence de l'Angleterre s'opposait à l'observation par toutes les nations de la règle qu'ils avaient eux-mêmes suivie jusque là, il serait contraire aux intérêts de leur commerce de continuer à l'appliquer partout. Aussi, dans les traités qu'ils conclurent plus tard, ne voulurent-ils s'engager à respecter leur ancien principe que dans le cas où la puissance avec laquelle ils sèraient en guerre la respecterait également.

C'est en 1796, à l'occasion du renouvellement du traité conclu en 1785 avec la Prusse, que cette nouvelle condition parut pour la première fois. Les Américains demandèrent qu'à l'article 12 du traité, dans lequel était exprimée la

liberté complète de la marchandise ennemie sous pavillon neutre, on ajouta ces mots: „Pourvu que l'ennemi de la puissance en guerre admît le même principe, et le mît en pratique dans ses cours d'amirauté; mais que dans le cas contraire, la règle rigoureuse du droit des gens fût observée.“ A la suite de longues négociations, ce traité fut enfin conclu le 11 Juillet 1799 et l'article 12 fut dans les points principaux modifié selon le désir des Américains.[1] Au commencement de l'article les deux parties s'engagent, une fois la paix générale rétablie, à réunir leurs efforts pour faire reconnaître à toutes les grandes puissances maritimes la liberté du commerce et de la navigation des neutres. La fin de l'article est conçue en ces termes: „Et si dans l'intervalle, l'une des parties contractantes est engagée dans une guerre dans laquelle l'autre reste neutre, les vaisseaux de guerre et les corsaires de la puissance belligérante se conduiront envers les vaisseaux marchands de la puissance neutre aussi favorablement que le permettra le cours de la guerre existant alors en observant les principes et règles du droit des gens généralement reconnues.“ Le traité de commerce qui fut conclu en 1828 entre les deux puissances, et qui est resté en vigueur jusqu'à ce jour, confirme les dispositions de l'art. 12 du traité de 1799 et y ajoute: „Les parties désirant encore, conformément à leur intention déclarée dans le 12e article du dit traité de 1799, établir entre elles ou de concert avec les autres puissances maritimes des mesures plus complètes pour assurer une juste protection et la liberté au commerce et à la navigation neutres, et qui puissent en même temps faire progresser la cause de la civilisation et de l'humanité, s'engagent encore à revenir sur ce sujet dans un temps futur et convenable.“[2] Les mêmes

[1] Les matériaux, sont rassemblés d'une manière assez complète dans Wheaton, *éléments du droit international*, p. 119—184.

[2] Le traité de 1785, signé par Franklin comme représentant de l'Amérique du Nord, est en outre remarquable en ce que les parties con-

conditions reparaissent dans les autres traités conclus depuis par les États-Unis, dans celui par exemple de 1824 avec la Colombie (Art. 13), de 1828 avec le Brésil (Art. 15), de 1825 avec l'Amérique centrale (Art. 25). Les États-Unis, du reste, sont toujours disposés à permettre la confiscation des biens neutres sous pavillon ennemi. Cette dernière règle est reconnue entre autres dans l'article 14 du traité de 1788 avec la France, dans l'article 12 du traité de 1782 avec la Hollande, et dans presque tous les traités conclus avec les états de l'Amérique du Sud. Les États-Unis toutefois n'ont jamais fait de la conservation de cette disposition une question de principes. Ils s'en sont plutôt servi, vis à vis de l'Angleterre en particulier, comme d'un équivalent auquel ils étaient prêts à renoncer si on leur accordait en retour la liberté de la marchandise ennemie sous pavillon neutre. Dans le traité qu'ils conclurent avec la Russie le 22 Juillet 1854, non-seulement les Américains reconnaissent la liberté de la marchandise neutre sous pavillon ennemi, mais encore les deux parties s'engagent à faire leur possible pour amener l'observation générale de ce principe. Nous aurons à revenir toutefois sur la pratique suivie dans les derniers temps par la puissance extra-européenne.

tractantes s'y engagent, pour le cas où une guerre éclaterait entre elles, à ne pas se servir de corsaires. — Déjà dans l'article 14 de leur traité de 1675, la Suède et le Danemarck étaient convenus également de s'abstenir d'en équiper pendant la durée de la guerre dans laquelle ces puissances étaient alors engagées (Du Mont, Vol. VII P. I p. 213). Toutefois les articles spéciaux du traité de paix de 1679 ne montrent que trop combien peu cette promesse fut observée. Les traités conclus en 1799 et en 1828 entre la Prusse et l'Amérique du Nord ne contiennent aucune disposition dans ce sens. Un message du président des États-Unis, publié à la fin de l'année 1854 a montré que les négociations poursuivies plus tard par la Prusse dans le but d'obtenir un engagement relatif aux corsaires, sont restées sans résultat. Du reste, ce message s'exprimait d'une manière très-favorable au commerce des neutres.

LES DROITS DES NEUTRES DANS LES DERNIERS TEMPS JUSQU'A LA PAIX DE PARIS DE 1856.

Dans les guerres contre la France qui signalèrent le commencement de ce siècle, l'Angleterre se permit contre les neutres les violations les plus flagrantes, excusables, il est vrai, dans les circonstances extraordinaires de l'époque. Ces violations furent portées à leur comble par une mesure que l'Angleterre avait appliquée de temps à autres à la fin du siècle passé déjà. Cette puissance prétendait pouvoir, par une simple notification ou tout au plus en faisant croiser quelques rares vaisseaux de guerre devant les côtes en question, mettre des contrées entières en état de blocus. C'est ce que les publicistes ont appelé la théorie du blocus sur papier. Tout vaisseau neutre qui se dirigeait vers les côtes et les ports ainsi désignés était considéré comme ennemi et par conséquent comme de bonne prise pour peu qu'il y eût probabilité qu'il eût connaissance de la déclaration du blocus.

C'était cette exorbitante prétention de l'Angleterre que devait combattre le fameux système continental de Napoléon, système qui, s'il ne le cédait en rien pour la violence à la politique maritime anglaise, laissait cette dernière bien loin derrière lui pour la grandeur des conceptions.

Le 21 Novembre 1806, ce nouveau système fut institué par Napoléon par un décret daté de Berlin; il fut plus tard renforcé par un autre décret de Milan le 11 Décembre 1807. Les points principaux étaient les suivants:

1° Les îles britanniques sont déclarées en état de blocus. Toutes relations de commerce avec elles sont interdites; toute marchandise anglaise ou venant d'Angleterre dont on pourra s'emparer sera confisquée.

2° On ne doit recevoir dans aucun port un vaisseau qui viendrait directement d'Angleterre ou de ses colonies. Tout navire qui cherchera par une fausse déclaration à se soustraire à cette mesure sera confisqué ainsi que sa cargaison.

3° Tout sujet britannique, trouvé où que ce soit par les troupes françaises ou alliées sera fait prisonnier de guerre. Toute lettre adressée à un Anglais ou à quelqu'un habitant l'Angleterre sera interceptée par la poste.

Le décret de 1807 ajoutait encore que tout vaisseau qui se serait laissé visiter par un navire anglais, aurait consenti à se rendre en Angleterre, ou aurait payé une contribution au gouvernement britannique serait confisqué.

La Prusse, le Danemarck et la Russie donnèrent leur adhésion à ce système en 1807, l'Autriche en 1809 et la Suède en 1810. Les États-Unis d'Amérique publièrent le 10 Mai 1810 le non-intercourse-act par lequels ils interdisaient à leurs ressortissants tout commerce avec les deux puissances belligérantes, l'Angleterre et la France.

Le décret de Trianon du 5 Août 1810 porta, par les droits d'entrée excessifs imposés aux marchandises coloniales, un nouveau coup au commerce anglais; enfin le décret de Fontainebleau du 19 Octobre 1810 ordonna que toutes les marchandises anglaises trouvées en France ou dans les états alliés fussent brûlées.[1]

L'Angleterre, qui dès le 16 Mai 1806 avait déclaré bloqués tous les fleuves, ports et côtes depuis l'embouchure de l'Elbe jusqu'à et y compris Brest, répondit aux décrets de Napoléon par une ordonnance du conseil privé du 7 Janvier 1807 dans laquelle elle décidait:

Qu'il n'était permis à aucun navire d'entretenir des relations entre deux ports qui appartiendraient à la France ou à ses alliés, seraient en leur possession, ou se trouve-

[1] v. Martens, *précis du droit des gens*, p. 326.

raient sous leur contrôle au point d'en rendre l'accès impossible aux navires britanniques. Tout navire neutre qui, après avoir eu connaissance de cette interdiction, tenterait d'y contrevenir devait être capturé et condamné comme bonne prise (lawful prize). [1]

Une autre ordonnance du 11 Novembre 1807 contenait des dispositions plus sévères encore: tout navire qui ferait le commerce avec les pays et les colonies de l'ennemi, ou dont la cargaison ne se composerait pas de produits bruts ou manufacturés d'origine britannique devait être capturé et, ainsi que toute la cargaison, adjugé au capteur à titre de bonne prise. L'ordonnance du 26 Avril 1809 était déjà plus indulgente; lorsque par un décret du 28 Avril 1811, la France eut fait une exception en faveur de l'Amérique du Nord, l'Angleterre imita cet exemple par une ordonnance du 23 Juin 1812. Enfin en 1814, le système continental tomba avec son fondateur.

Heffter dit de ce système [2]: „Le dernier coup porté par Napoléon à la politique anglaise fut le système continental. S'il eût été appliqué avec énergie à l'extérieur, avec modération vis-à-vis des alliés, s'il eût été une union volontaire et librement consentie de toutes les puissances continentales, ce système eût été la véritable arme à employer; l'application odieuse, partiale, voire même vénale, qui en fut faite au prix de toutes les libertés dont jouissait le continent n'a fourni à l'histoire qu'une de ses plus tristes pages. Et pourtant, c'était l'idée d'un grand homme! Il n'y a peut-être pas d'autre moyen de dompter la puissance maritime de l'Angleterre."

Le congrès de Vienne qui, à la fin des guerres de Napoléon, assit sur des bases nouvelles le système international de l'Europe n'eut aucune influence sur le droit ma-

[1] v. Martens, *recueil etc.*, V. 444.
[2] Hefftér p. 269.

ritime. Une nouvelle période de développement ne s'ouvrit pour celui-ci qu'en 1854, au commencement de la dernière guerre d'Orient. Les instances des États-Unis et plus encore de la France alors son alliée décidèrent l'Angleterre à faire aux neutres quelques concessions importantes, relatives à leur navigation. Dans la déclaration du 28 Mars 1854, l'Angleterre reconnait qu'une côte, un port, ne doivent être considérés comme bloqués que lorsqu'ils sont réellement assiégés par une flotte suffisante; elle promet d'observer le principe que le pavillon couvre la marchandise et de ne plus délivrer de lettres de marque.[1] L'Angleterre toutefois déclara ne renoncer que provisoirement à ses droits qu'elle

[1] Suivant la *London Gazette* du 20 Mars 1854, la déclaration du gouvernement anglais était conçue en ces termes:

Her Majesty, the Queen of the united Kingdom of Great-Britain and Ireland, having been compelled to take up arms in support of an ally, is desirous of rendering the war as little onerous as possible to the Powers with whom she remains at peace.

To preserve the commerce of neutrals from all unnecessary obstructions, her Majesty is willing, for the present, to waive a part of the belligerant rigths appartaining to her by the law of nations.

It is impossible for her Majesty to forego the exercice of her right of seizing articles contreband of war and of preventing neutrals from bearing the enemy's despatches, and she must maintain the right of a belligerent to prevent neutrals from breaking any effective blockade which may be established with an adequate force against the ennemy's forts, harbours or coasts.

But her Majesty will waive the right of seizing ennemy's property laden on board of a neutral vessel, unless it be contraband of war. It is not her Majesty's intention to claim the confiscation of neutral property, not being contraband of war, found on board ennemy's schips and her Majesty further declares that, being anxious to lessen as much as possible the evils of war and to restrict his operations to the regularly organized forces of the country, it is not her present intention to issue letters of marque for the commissioning of privateers.

La déclaration française du 29 Mars 1854, publiée par le *Moniteur* du 30 Mars est en quelque sorte la traduction de celle ci-dessus; de même dans une déclaration dit 6 (18) Avril, publiée dans la Gazette du commerce de Pétersbourg du 19 Avril et concernant principalement la propriété des sujets ennemis nous trouvons ces mots: „Considérant les déclarations des gouvernements anglais et français, le gouvernement impérial, sincèrement désireux de diminuer autant que possible pour les particuliers les conséquences funestes de la guerre a arrêté les règles suivantes.“

se réserva de faire valoir de nouveau plus tard. Les autres puissances belligérantes reconnurent à l'égard des neutres les mêmes principes que l'Angleterre; la pratique appliqua fidèlement les principes proclamés; la navigation fut soumise à moins de restrictions qu'elle ne l'avait jamais été dans les guerres précédentes. Aussi, à la paix de Paris, fut-il possible de poser un certain nombre de règles qui modifièrent profondément le droit maritime international.

LE DROIT MARITIME DE L'ÉPOQUE ACTUELLE.

Les sept puissances qui conclurent le 30 Mars 1856 le traité de Paris, (les cinq grandes puissances, la Sardaigne et la Turquie) publièrent immédiatement après, le 16 Avril 1856 une déclaration relative au droit maritime; cette déclaration contenait quatre principes que les puissances signataires s'engageaient à respecter; elles s'efforcèrent aussi de les faire respecter aux autres nations. Ce document est en plusieurs points remarquable; il donne une base nouvelle à plusieurs parties du droit maritime; il contient la reconnaissance par l'Angleterre des principes nouveaux et le renoncement par cette puissance aux anciennes règles du Consulat; en voici la teneur:

„Les plénipotentiaires qui ont signé le traité de Paris du 30 Mars 1856 réunis en conférence, considérant:

que le droit maritime en temps de guerre a été pendant longtemps l'objet de contestations regrettables;

que l'incertitude des droits et des devoirs en pareille matière donne lieu entre les neutres et les belligérants à des divergences d'opinion qui peuvent faire naître des difficultés sérieuses et même des conflits;

qu'il y a avantage, par conséquent, à établir une doctrine uniforme sur un point aussi important;

que les plénipotentiaires assemblés au congrès de Paris ne sauraient mieux répondre aux intentions dont leurs gouvernements sont animés qu'en cherchant à introduire dans les rapports internationaux des principes fixes à cet égard;

dûment autorisés, les plénipotentiaires sont convenus de se concerter sur les moyens d'atteindre ce but, et étant tombés d'accord, ont arrêté la déclaration solennelle ci-après:

1° La course est et demeure abolie.

2° Le pavillon neutre couvre la marchandise ennemie, à l'exception de la contrebande de guerre.

3° La marchandise neutre, à l'exception de la contrebande de guerre, n'est pas saisissable sous pavillon ennemi.

4° Les blocus pour être obligatoires doivent être effectifs, c'est-à-dire maintenus par une force suffisante pour interdire réellement l'accès du littoral ennemi.

Les gouvernemens des plénipotentiaires soussignés s'engagent à porter cette déclaration à la connaissance des états qui n'ont pas été appelés à participer au congrès de Paris et à les inviter à y accéder.

Convaincus que les maximes qu'ils viennent de proclamer ne sauraient être accueillies qu'avec gratitude par le monde entier, les plénipotentiaires soussignés ne doutent pas que les efforts de leurs gouvernements pour en généraliser l'adoption ne soient couronnés d'un plein succès.

La présente déclaration n'est et ne sera obligatoire qu'entre les puissances qui y ont ou qui y auront accédé.“[1]

Lorsque l'on apprit que le représentant de l'Angleterre, Lord Clarendon, avait donné son consentement à cette déclaration, un violent orage s'éleva dans le parlement. Les torys firent au ministère, alors whig, le reproche d'avoir,

[1] La déclaration est imprimée dans Meyer, *corpus juris confederationis germanicae*, T. II, p. 655.

en souscrivant au principe que le pavillon neutre sauve la marchandise ennemie, sacrifié l'un des droits les plus importants et les plus précieux de la patrie; de s'être par là en quelque sorte rendu coupable de trahison. Ce furent surtout Lord Derby et Phillimore qui se prononcèrent le plus vivement dans ce sens, sans oser toutefois appeler par son vrai nom la cause pour laquelle ils combattaient. Il leur répugnait peut-être de paraître s'indigner de la suppression d'un principe condamné depuis longtemps dans tout le reste du monde civilisé; aussi prétendirent-ils que Lord Clarendon avait, en donnant son acquiescement au principe précité, consenti de fait à l'abolition du droit de visite; ce droit cependant, pour ce qui concernait la recherche de la contrebande de guerre et la détermination de nationalités douteuses couvertes par un pavillon neutre, avait été conservé comme par le passé. Il résulte du protocole de la conférence de Paris du 8 Avril 1856 que le gouvernement anglais n'avait autorisé son représentant à consentir au principe en question que dans le cas où la suppression de la course, proposée par la France, serait adoptée par le congrès.[1] L'Angleterre pouvait à juste titre considérer cette suppression comme l'équivalent de son renoncement à sa prétention de saisir la marchandise ennemie sous pavillon neutre; cette puissance avait une flotte de guerre assez considérable pour n'avoir aucun besoin de corsaires, tandis que

[1] Meyer, l. c. p. 655. Il est intéressant de voir en quels termes le comte Walewski, représentant de la France, proposa la déclaration. Nous lisons au commencement du protocole du 8 avril 1856: „Monsieur le comte Walewski propose au congrès de terminer son oeuvre par une déclaration qui constituerait un progrès notable dans le droit international et qui serait accueillie dans le monde entier avec un sentiment de vive reconnaissance. Le congrès de Westphalie, ajoute-t-il, a consacré la liberté de conscience, le congrès de Vienne l'abolition de la traite des noirs et la liberté de la navigation des fleuves. Il serait vraiment digne du congrès de Paris de poser les bases d'un droit maritime uniforme en temps de guerre, en ce qui concerne les neutres. Les quatre principes suivants atteindraient ce but.“ Ici sont énoncés les quatre principes adoptés par le congrès.

d'autres nations moins richement pourvues ne pouvaient renoncer à la course sans perdre une grande partie de leur force sur mer. C'est par cette objection que les États-Unis motivèrent leur refus de consentir de leur côté au sacrifice demandé. Ce refus fut exprimé, le 28 Juillet 1856, dans une note de M. Marcy, ministre américain des affaires extérieures à M. de Sartiges, ambassadeur français à Washington, note qui fut communiquée par une copie aux autres puissances. Comme les puissances représentées au congrès avaient inscrit les quatre points comme un tout inséparable dans le protocole du 16 Avril 1856 ajouté à la déclaration du même jour, le rejet d'un seul point équivalait à une protestation contre tous. Marcy dit dans cette note que le congrès de Paris n'ayant pas motivé ses décisions, il avait, suivant toutes probabilités, été guidé par des considérations empruntées à la religion et à l'humanité. Dans ce cas, les représentans des sept puissances européennes étaient restées à mi-chemin; ils auraient dû déclarer la propriété privée ennemie aussi inviolable dans la haute mer que sur terre. Si cette théorie était adoptée, les États-Unis consentiraient à l'abolition de la course. Le système de défense américain étant basé sur l'emploi de volontaires dans la guerre de terre, de corsaires dans la guerre de mer, le gouvernement ne pouvait consentir à une modification du droit international qui l'obligerait à l'entretien d'une armée et d'une flotte de guerre régulières. Le ministre invoque les intérêts, identiques en cette matière de toutes les puissances maritimes de second et troisième rang et continue en ces termes: „Il n'y a aucun lieu de s'étonner que les puissances maritimes de premier ordre soient disposées à renoncer à un droit superflu pour elles à condition que les puissances d'importance moindre sacrifieront de leur côté leurs moyens les plus efficaces de défendre leurs droits sur mer. Le gouvernement américain craint que l'abolition de la course ne livre l'empire des mers aux puissances qui ont les moyens

et la politique d'entretenir de grandes flottes de guerre. L'état qui aura sur mer une prépondérance décidée finira par devenir de fait maître de l'Océan, et l'abolition des corsaires ne fera qu'assurer sa domination. Un tel état, en guerre avec un autre de force moindre, n'aurait pour protéger son commerce rien d'autre à faire qu'à surveiller les vaisseaux de la flotte régulière ennemie; il lui suffirait pour cela de la moitié de sa propre flotte ou d'une plus petite partie encore, tandis qu'avec le reste il balayerait de l'Océan les navires marchands de la partie adverse. Les conséquences funestes qu'aurait pour les petits états une prépondérance maritime excessive ne seraient guère diminuées par le partage de cette prépondérance entre trois ou quatre puissances. Il est certainement dans l'intérêt des états secondaires de combattre une mesure qui aurait pour résultat d'augmenter l'importance des flottes régulières."

La note de Marcy fut vivement combattue en Angleterre, dans la presse et dans le parlement. A côté de déclamations pompeuses contre l'abus de la course, on faisait observer que l'Angleterre devait en poursuivre l'abolition par ce qu'elle avait accordé en échange la reconnaissance du principe que le pavillon couvre la marchandise. Toutes les autorités quelque peu compétentes se prononcèrent contre l'inviolabilité de la propriété privée en haute mer; le *Times*, il est vrai, faisait remarquer que „au point de vue moral, il n'y avait aucune différence entre piller une maison particulière sur terre et piller un vaisseau particulier sur mer." On attira avec raison l'attention sur le fait qu'une pareille déclaration d'inviolabilité augmenterait le nombre et la durée des guerres au lieu de les diminuer, de telle sorte que le résultat final de la mesure serait pour le moins douteux, même au point de vue purement philantropique.

Les autres états d'Europe et d'Amérique donnèrent à d'insignifiantes exceptions près, par des notes de consentement, leur adhésion à la déclaration du 16 Avril 1856. Le

gouvernement belge demandait bien que l'adhésion ne se donnât pas par simples notes, mais d'une manière plus solennelle, par un contrat par exemple; mais l'Angleterre s'étant opposée à cette proposition, le gouvernement belge la retira.[1] On trouve dans un rapport fait le 28 Juin 1856 à l'empereur par le comte Walewski, alors ministre des affaires étrangères en France, sur le résultat des invitations adressées par la France et les six autres puissances signataires à donner leur adhésion à la déclaration, la liste des puissances qui l'ont donnée ou refusée. Après quelques paroles d'introduction, le rapport continue comme suit: „Adoptée et consacrée par les plénipotentiaires de l'Autriche, de la France, de la Grande-Bretagne, de la Prusse, de la Russie, de la Sardaigne et de la Turquie, la déclaration du 16 Avril a obtenu l'entière adhésion des états dont les noms suivent, savoir:

Bade, la Bavière, la Belgique, Brême, le Brésil, le duché de Brunswic, le Chili, la Confédération Argentine, la Confédération Germanique, le Danemarck, les Deux-Siciles, la République de l'Équateur, les États-Romains, Francfort, la Grèce, Guatemala, Haïti, Hambourg, le Hanovre, les deux Hesse, Lubeck, Mecklenbourg-Schwerin, Mecklenbourg-Strelitz, Nassau, Oldenbourg, Saxe-Cobourg-Gotha, Saxe-Meiningen, Saxe-Weimar, la Suède et la Norwège, la Suisse, la Toscane, le Wurtemberg..... Le gouvernement de l'Uruguay a donné également son entier assentiment à ces quatre principes, sauf ratification du pouvoir législatif.

[1] Les puissances représentées au Congrès elles-mêmes n'ont pas donné à la déclaration relative au droit maritime la forme d'un traité. Aussi se demandait-on si la déclaration devait être publiée dans les pays respectifs sous la forme d'une loi comme cela se fait d'ordinaire pour les traités, ou si elle devait être simplement signée par le ministre des affaires étrangères. Nous voyons par le journal officiel de Vienne du 6 Mai 1856 que l'Autriche s'est décidée pour la dernière alternative. En Prusse, la déclaration est publiée dans le N° 36 de la collection des lois de 1856 comme une autre loi; il en a été de même en France, où la déclaration parut dans le N° 120 du Moniteur du 28 Avril 1856 sous la forme d'une ordonnance impériale.

L'Espagne, sans accéder à la déclaration du 16 Avril, à cause du premier point qui concerne l'abolition de la course, a répondu qu'elle s'appropriait les trois autres. Le Mexique fait la même réponse. Les États-Unis seraient prêts de leur côté à accorder leur adhésion s'il était ajouté à l'énoncé de l'abolition de la course que la propriété privée des sujets ou citoyens des nations belligérantes seraient exemptes de saisie sur mer de la part des marines militaires respectives.

Sauf ces exceptions, tous les cabinets ont adhéré sans réserve aux quatre principes qui constituent la déclaration du congrès de Paris et ainsi se trouve consacré dans le droit international de la presque totalité des états de l'Europe et de l'Amérique un progrès auquel le gouvernement de votre Majesté, continuant l'une des plus honorables traditions de la politique française, peut se vanter d'avoir puissamment contribué."

L'Espagne, les États-Unis d'Amérique et le Mexique sont donc les seules puissances qui n'aient pas aboli la course. Il est hors de doute que les corsaires qu'elles armeraient pendant une guerre seraient considérés par les autres puissances belligérantes comme des ennemis réguliers, dans le sens du droit international et non pas comme des pirates.[1] Une institution qui, comme la course, a reçu la sanction du droit international, ne peut pas être abolie par une décision de la majorité des puissances composant ce que nous appellerons un système international; surtout lorsque, comme dans notre cas, les puissances formant la minorité ne se sont pas contenté de refuser leur adhésion et ont formellement protesté. Ces dernières ne perdent leur droit bien acquis que lorsqu'elles y renoncent.

[1] Pendant la guerre actuelle contre les états du Sud, le gouvernement de Washington n'a pas voulu donner de lettres de marque, craignant de paraître, en le faisant, accorder aux „insurgés" le caractère de belligérants et reconnaître leur indépendance comme nation. Marquardsen, *der Trentfall*, 1862, p. 9.

La validité de la déclaration du 16 Avril 1856 s'étend donc sur la plus grande partie du monde civilisé. Cette déclaration est surtout importante en ce qu'elle contient une adhésion de l'Angleterre aux principes des traités de neutralité armée de 1780 et 1800. Ces traités, qui ne parlent pas de l'abolition de la course, allaient en quelques points plus loin que la déclaration. Le traité de 1800 en particulier contenait en faveur des neutres de plus grandes restrictions des droits de blocade et de visite; il déterminait aussi, d'accord en cela avec le traité de 1780, la notion de la contrebande de guerre de manière à supprimer complétement les doutes et les incertitudes qui avaient été si souvent, déjà pour les puissances belligérantes le prétexte d'une extension arbitraire de leurs droits. Le point du droit maritime actuel le plus sujet à critique, point que les traités de neutralité armée n'ont pas non plus cherché à perfectionner, la forme de la juridiction des prises, a été passé sous silence par la déclaration du congrès de Paris. Aussi ne pouvons nous considérer cette déclaration que comme le commencement d'une réforme du droit maritime international; commencement qui, fort important assurément, a toutefois laissé subsister une certaine quantité d'inconvénients graves destinés à disparaître dans un avenir prochain, à en juger du moins par les sentiments et les tendances manifestées depuis 1780 par la majeure partie des puissances européennes.

Quant à l'amendement des États-Unis, relatif à l'inviolabilité de la propriété ennemie en haute mer, la Prusse et la Russie se déclarèrent prêtes à y consentir et répondirent dans ce sens à la note de M. Marcy. Il résulte aussi de communications publiées à l'époque du congrès que la France aurait partagé la même manière de voir; la position dans laquelle elle se trouvait vis-à-vis de l'Angleterre l'empêcha seule de se prononcer plus ouvertement dans ce sens. L'accueil fait par cette dernière puissance à la note de

M. Marcy ne permettait pas de penser à faire insérer la proposition qui y était contenue dans la déclaration du 16 Avril. D'ailleurs, l'importance de cette déclaration aurait été affaiblie par une convention spéciale de quelques-unes des puissances dans le sens désiré par le secrétaire d'état américain; il était donc d'une bonne politique de renoncer à une telle convention.

CONCLUSIONS.

Résumons pour finir les restrictions imposées aux neutres par le droit des gens. Il résulte des droits et devoirs des états neutres tels que nous les avons exposés d'une manière générale ci-dessus,[1] que certains actes leur sont interdits en tous cas, d'autres au contraire alors seulement que les avantages y-renfermés ne sont pas accordés également aux deux parties belligérantes; que du reste les belligérants doivent reconnaître de la manière la plus complète l'indépendance des neutres et la liberté de leur commerce.

De la notion de neutralité, telle que nous l'avons définie, résulte donc pour les neutres l'obligation d'éviter sur mer tout ce qui équivaudrait à une prise de parti dans la guerre. Il est évident que l'état neutre ne doit mettre à la disposition de l'une des parties belligérantes ni hommes ni vaisseaux capables de la seconder dans ses opérations; ne lui accorder ni places d'armes ni stations pour ses navires; ne pas lui faire de subsides pécuniaires pour la poursuite de la guerre.[2]

On se demande, en revanche, s'il est aussi interdit aux neutres de recevoir dans leurs ports des vaisseaux de guerre

[1] P. 22 et ss.

[2] Heffter, p. 260. Hautefeuille, I, p. 433. Phillimore, III, 209.

ou des corsaires des puissances belligérantes, en particulier lorsqu'ils sont en fuite devant l'ennemi, ou lorsqu'ils mènent des prises avec eux. Une autre question très-controversée est celle de la faculté qu'ont ou n'ont pas les neutres de permettre dans leurs ports la condamnation et la vente de ces prises.

La plupart des publicistes modernes, entre autres Heffter, Wheaton et Hautefeuille, pensent qu'il est laissé à l'arbitraire des neutres de recevoir ou de ne pas recevoir dans leurs ports les navires de guerre des belligérants. [1] Il est vrai que, à une époque antérieure surtout, des états neutres ont souvent fermé en fait à des vaisseaux de guerre ou des corsaires belligérants l'entrée de leurs ports, ou plutôt qu'ils ne la leur ont permise qu'en cas de besoin et pour la durée du besoin. Ils les obligeaient à abandonner, aussitôt qu'ils avaient fait les réparations ou les provisions nécessaires, le port qui leur avait accordé un asile temporaire. Ce principe est exprimé entre autres dans les ordonnances des États-généraux de 1756, dans celles du roi des Deux-Siciles de 1740 et de 1756, du roi de Sardaigne de 1778, de Portugal de 1780 et 1790. Nous retrouvons le même principe dans un décret plus récent du Portugal du 3 Juin 1803, ainsi que dans un acte du Congrès des États-Unis du 4 Novembre 1804. [2]

D'autres publicistes modernes, en particulier Jouffroy

[1] Heffter p. 264. Wheaton, II, § 14. Hautefeuille, I, 475. Ce dernier publiciste s'exprime comme suit: „L'usage généralement reçu par les nations maritimes est d'accueillir les navires marchands des peuples en guerre de la même manière que pendant la paix; de leur accorder les mêmes égards, les mêmes secours. Cet usage, cependant, n'est pas obligatoire. A l'égard des bâtiments de guerre et surtout des corsaires, l'hospitalité est souvent restreinte aux seuls secours d'urgente nécessité. Certaines nations ne les admettent jamais en libre pratique et par conséquent défendent aux équipages de débarquer; enfin, les forcent à remettre à la voile dès que la mer est devenue plus belle, les vivres embarqués, les réparations faites, en un mot dès que le motif de la relâche a disparu.

[2] Jouffroy, p. 88. Hautefeuille, p. 481.

et Pistoye et Duverdy,[1] refusent cependant formellement aux neutres le droit de fermer leurs ports aux vaisseaux de guerre ou corsaires des belligérants; ceux-ci se trouveraient de la sorte admis au bénéfice de principes généralement reconnus, qui défendent de refuser l'accès des ports aux navires marchands neutres. Pistoye et Duverdy disent à cette occasion: „En ce qui touche l'inviolabilité des mers territoriales neutres, il n'y a pas de distinction à établir entre les bâtiments de commerce et les bâtiments de guerre. Ces derniers, comme les premiers, doivent trouver protection dans les ports, havres, rades et mers territoriales des neutres. Toute puissance neutre doit protéger et faire respecter les navires de guerre des nations belligérantes lorsqu'ils viennent chercher un refuge dans ses eaux. La puissance neutre qui n'agirait pas ainsi manquerait à tous ses devoirs; elle s'exposerait à être soupçonnée de favoriser l'ennemi du belligérant qu'elle n'aurait pas protégé et à être considérée comme violant la neutralité.“

Cette opinion, toutefois, n'est guère fondée; il ne pourrait être question d'une violation de la neutralité que dans le cas où la puissance neutre ouvrirait ses ports à l'un des belligérants et les fermerait à l'autre; celle-ci conserve complétement son caractère si elle suit la même ligne de conduite à l'égard des deux parties.

Il s'entend que les ports neutres ne doivent pas servir de places de rassemblement aux bâtiments de guerre des belligérants. Ils ne doivent pas être pris par ceux-ci pour point de départ de leurs opérations militaires. Galliani estime qu'un pareil fait, dans le cas où la puissance neutre en aurait connaissance, justifierait les tentatives faites par l'ennemi pour attaquer et détruire l'escadre ainsi favorisée.[2] On doit déduire des circonstances si une réunion de bâtiments de

[1] Jouffroy, p. 87. Pistoye et Duverdy, I, p. 107.
[2] Galiani, l. c. Liv. I, chap. 10 § 4.

guerre a un pareil but et si ce but est connu de la puissance neutre dans les eaux de laquelle ces vaisseaux ont été chercher un asile. Si le fait était démontré, il contiendrait certainement une violation de la neutralité et autoriserait les mesures mentionnées. Jouffroy voudrait, dans le cas qui nous occupe, faire dépendre la question de violation de la neutralité uniquement du nombre de vaisseaux de guerre réunis dans un port neutre. Il prétend que l'usage international ne permet pas que six vaisseaux d'une puissance belligérante se réunissent dans ces conditions. [1] Malheureusement, un pareil usage, à l'appui duquel Jouffroy n'a aucune preuve à fournir, non seulement n'existe pas, mais encore s'il existait, ne pourrait remplir le but qu'on lui assigne. C'est la destination bien plus que le nombre des vaisseaux qu'il faut considérer, d'autant plus qu'un petit nombre de grands vaisseaux est plus à redouter qu'un grand nombre de petits. La destination des bâtiments, à défaut de renseignements plus certains, doit se déduire des circonstances; un indice important est la position du port de rassemblement relativement aux théâtre de la guerre.

On s'est souvent demandé aussi si un vaisseau de guerre d'une puissance belligérante poursuivi par l'ennemi devait être reçu dans un port neutre. Galiani a l'opinion tout-arbitraire que cela ne doit être permis que lorsque l'équipage du navire ainsi reçu s'oblige à ne plus prendre part à la guerre, et que le navire reste dans le port neutre jusqu'à la cessation des hostilités. [2] Cette manière de voir n'a trouvé d'adhérents ni dans la théorie ni dans la pratique; en effet on ne voit pas pourquoi les neutres ne devraient pas aux navires poursuivis la même hospitalité qu'aux autres. [3]

[1] Jouffroy, p. 95.

[2] Galiani, Liv. I, cap. 10, § 4.

[3] Lorsque le vaisseau poursuivi quitte le port neutre où il a été se réfugier, il est d'usage, si le vaisseau qui le poursuivait était un

Le droit des neutres de recevoir dans leurs ports les bâtiments de guerre ou marchands des belligérants a été aussi quelquefois contesté. Vattel cite des exemples dans lesquels les belligérants réclamèrent des neutres qui avaient ouvert leurs ports aux vaisseaux de guerre de l'ennemi, la mise en liberté de ceux de leurs ressortissants qui se trouvaient prisonniers sur ces vaisseaux; autrement, l'asile accordé au bâtiment devait être considéré comme une violation de la neutralité. [1]

Un sujet de fréquentes controverses, avons-nous dit, a été le droit des neutres de permettre dans leurs ports la condamnation et la vente de vaisseaux de guerre ou armés en guerre capturés. Nous nous réservons de traiter cette question dans le chapitre relatif aux tribunaux des prises. Nous faisons observer seulement que les principes qui sont à peu d'exceptions près généralement reconnus par la théorie et par la pratique donnent aux neutres toute liberté de recevoir ou de ne pas recevoir dans leurs ports les vaisseaux de guerre ou corsaires belligérants avec leurs prises; toute liberté également de permettre ou de refuser la condamnation de ces prises; à condition, il est vrai, que les mêmes procédés soient appliqués à l'égard des deux parties. Jouffroy va plus loin encore et considère la réception des navires de guerre et de leurs prises comme un devoir des neutres.[2] Cette opinion toutefois, manquant de base théorique, n'a guère trouvé de partisans.

corsaire, de ne le laisser repartir que vingt-quatre heures après; si c'était un vaisseau de guerre, on se contente de la parole d'honneur donnée par le commandant d'attendre, avant d'attaquer le vaisseau poursuivi, que vingt-quatre heures se soient écoulées depuis sa sortie du port. Pistoye et Duverdy, Vol. I, p. 108.

[1] Vattel, l. c. Liv. III, cap. 7, § 109 note *a*.

[2] Jouffroy, p. 89. Les raisons alléguées par ce publiciste ne sont pas de nature juridique; elles sont tirées plutôt de considérations qui n'ont pas grande valeur au milieu du développement actuel de la civilisation. Il dit: „Dans l'état actuel de la guerre maritime, le premier coup de canon tiré en Europe est le signal d'hostilités dans les quatre

Remarquons pour terminer que des avantages purement commerciaux accordés à l'une des parties ne doivent pas pour cela être accordés à l'autre. Aucune puissance belligérante n'a le droit d'exiger d'être, sous ce rapport, mise sur le même pied que son adversaire.[1]

Au nombre des interdictions faites aux neutres en temps de guerre maritime par le droit international, se trouve celle de fournir aux belligérants des objets pouvant être immédiatement utilisés dans la guerre. Ces objets sont désignés sous le nom de contrebande de guerre; il est hors de contestation que l'état neutre qui les fournirait à l'un des belligérants prendrait par là-même part aux hostilités et violerait ainsi sa neutralité.

Une disposition positive du droit public maritime, disposition qui ne peut pas se déduire immédiatement des devoirs des neutres, est la défense faite aux vaisseaux neutres de violer, soit par une entrée, soit par une sortie, un blocus effectif. La navigation des neutres a également été, à des époques antérieures surtout, soumise à d'autres restrictions importantes; la marchandise ennemie sous pavillon neutre, parfois même la marchandise neutre sous pavillon ennemi furent souvent considérées comme bonne prise par les belligérants. Nous avons vu déjà que ces restrictions ont été supprimées à peu d'exceptions près.

Il nous reste donc à examiner en détail les points suivants :

1° La contrebande de guerre.

parties du monde. Les corsaires des colonies et de la métropole vont croiser dans toutes les mers fréquentées et font des prises dans des parages bien éloignés de leur pays. En privant ceux de l'ennemi de la facilité de relâcher avec leurs prises dans des ports neutres et d'en mettre les équipages à terre, loin de garantir les sujets du besoin d'être pris, on les expose à être traînés sur toutes les mers à bord de leur capteur. Condamnés quelquefois à se nourrir d'aliments détériorés et distribués avec parcimonie, vos sujets, entassés à fond de cale, garrottés peut-être de peur qu'ils ne se révoltent, ne maudiront-ils pas la dureté avec laquelle vous les abandonnez aux horreurs d'une situation pareille ?“

[1] Vattel, II, liv. 3 chap. 7 § 118. Hautefeuille p. 484. Jouffroy p. 90.

2° Le droit de blocade.

3° La marchandise neutre sous pavillon ennemi et la marchandise ennemie sous pavillon neutre.

Nour parlerons ensuite du cabotage, du commerce fait d'un port à l'autre le long des côtes d'un état ennemi, ainsi que de quelques autres restrictions qu'on a voulu imposer à la navigation des neutres et dont l'une, „la règle de la guerre de 1756“ (Rule of the war of 1756) a déjà été mentionnée.

Enfin, nous aurons à exposer les droits accordés aux belligérants pour leur permettre de s'assurer que les neutres remplissent leurs devoirs et de les punir s'il y a lieu. Ces droits sont:

1° Le droit de visiter les vaisseaux neutres.

2° Le droit de les capturer dans le cas où ils ne rempliraient pas les conditions de neutralité.

3° La juridiction des prises. C'est ce dernier point en particulier qui manque d'une base théorique correcte et aurait besoin d'une réforme fondamentale.

CHAPITRE PREMIER.

DE LA CONTREBANDE DE GUERRE.

---

§ 1. DÉVELOPPEMENT HISTORIQUE.

La théorie de la contrebande de guerre est probablement la plus controversée du droit public. La notion de contrebande de guerre appartient-elle au droit international commun ou ne repose-t-elle que sur des conventions conclues entre certains peuples? Quels objets doivent être considérés comme contrebande de guerre? Les neutres violent-ils leurs devoirs en amenant aux belligérants les objets prohibés ou déjà en les leur vendant? Quelles peines encourent ceux qui font le commerce d'objets compris sous la désignation de contrebande de guerre? Toutes questions dont la solution pratique et théorique se poursuit depuis des siècles, sans toutefois qu'on soit arrivé à des résultats satisfaisants.

Considérons d'abord le développement historique de la notion de contrebande de guerre, les phases par lesquelles elle a passé avant d'arriver à sa forme actuelle. Déjà le droit romain punissait de mort ceux qui vendaient des armes aux „barbares", que la maîtresse du monde, désireuse d'étendre

indéfiniment son empire, considérait comme ses ennemis perpétuels;[1] les législations actuelles aussi menacent de peines sévères ceux qui viendraient de la même manière en aide à l'ennemi du pays.[2] Pendant les croisades, les papes défendirent à toute la chrétienté, sous peine de ban, d'amener aux Sarrasins ni armes, ni fer, ni bois de construction; en outre, les transgresseurs de cette défense devaient devenir les esclaves de ceux qui les surprendraient en flagrant délit.[3] Il est généralement admis que c'est à cette défense qu'est due la première apparition du terme „contrebande" formé de „contra" et „bandum" corruption de „bannum."[4] Lors même que cette étymologie serait vraie, la notion de contrebande ne s'en serait pas moins précisée à une époque ultérieure, alors que les différents États commencèrent à se former des marines de guerre, à organiser la course, et se mirent ainsi en état d'empêcher les neutres de fournir à leurs ennemis des munitions de guerre et d'autres articles de ce genre.[5] Nous avons déjà

[1] L. 2, C. de rebus quae exportari non debeant, IV, 41: Nemo alienigenis barbaris cujuscunque gentis ad hanc urbem sacratissimam sub legationis specie vel sub quocunque alio colore venientibus aut in diversis aliis civitatibus vel locis, loricas, scuta et arcus, sagittas et spathas et gladios vel alterius cujuscunque generis arma audeat venumdare, nulla prorsus iisdem tela, nihil penitus ferri, vel facti jam vel adhuc infecti ab aliquo distrahatur. Perniciosum namque Romano imperio et proditioni proximum est, barbaros quos indigere convenit, telis eos ut validiores reddantur instruere. Si quis autem aliquod armorum genus quarumcunque nationum barbaris alienigenis contra pietatis nostrae interdicta ubicunque vendiderit, bona ejus universa proscribi protinus ac fisco addici, ipsum quoque capitalem poenam subire decernimus.

[2] L'article 59 du code pénal prussien punit des travaux forcés jusqu'à dix ans les sujets prussiens qui seconderaient l'ennemi public; punit de mort celui qui lui amènerait des troupes.

[3] Cap. 6, 12 et 17, X. de Judaeis et Saracenis, lib. 5 tit. 6.

[4] Carpentier, Gloss. nov. Ie partie, vol. III, 3. D'autres dérivent le mot de l'italien bando, proclamation. De là viendrait aussi contrabandiere, qui désigne le transgresseur, d'abord des lois relatives aux douanes, et aussi des lois civiles en général; de là également „contrabando", violation des lois civiles; en français aussi nous trouvons le mot „ban" comme synonyme „d'ordonnance."

[5] Heffter, *europäisches Völkerrecht,* p. 281.

vu qu'on n'en trouve à peine trace dans le Consulat;[1] d'autre part, les publicistes du XVI[e] siècle savaient déjà que le droit international ne permet pas aux neutres de vendre aux belligérants certaines marchandises qui leur aideraient à continuer la guerre.[2] C'est ainsi que nous trouvons, dans un ouvrage publié en 1589 par Alberico Gentile sous le titre *„de jure belli“* les paroles suivantes: „Est aequo aequius et favorabili favorabilius et utili utilius. Lucrum hi commerciorum sibi perire nolunt. Illi nolunt quid fieri quod contra salutem suam est. Jus commerciorum aequum est, ac hoc aequius tuendae salutis: est illud gentium jus, hoc naturae est; est illud privatorum, hoc regnorum.“[3] Le point de vue de Gentile, (ou Gentilis comme il se nomme lui même dans son ouvrage latin), n'est pas suffisamment clair. Il en résulte une opposition assez obscure entre le droit naturel et le droit des gens; celui-là accordant aux neutres une liberté de commerce illimitée; celui-ci leur laissant, suivant notre auteur, interdire par une puissance belligérante la fourniture à ses ennemis de marchandises propres à favoriser la continuation de la guerre. Gentilis du reste appelle déjà l'interdiction relative à la contrebande de guerre un droit des puissances belligérantes; il se place ainsi à un point de vue qui a donné lieu à une foule de vexations de la navigation neutre et dont la science moderne seule a pu faire disparaître les conséquences funestes.

Une définition qui a fait également beaucoup de torts au commerce des neutres est celle de Grotius; c'est cette

[1] Voyez p. 28.

[2] Les lois d'Oleron, de Whisby et de la Hanse contiennent également des dispositions relatives à la contrebande de guerre, mais aucune énnmération des objets qui en font partie. Schmelzing, *Grundriſs des europäischen Völkerrechts,* § 535.

[3] *De jure belli,* liv. I, chap. 21. Alberico Gentile, probablement le plus remarquable des publicistes antérieurs à Hugo Grotius est né en 1551 en Italie; il dut toutefois bientôt s'expatrier pour cause de religion et alla demander l'hospitalité à l'Angleterre; il y fut nommé professeur à l'Université d'Oxford et le resta jusqu'à sa mort en 1611.

définition qui a permis à la théorie de distinguer entre la contrebande absolue et la contrebande relative; qui a créé en cette dernière l'objet d'une nouvelle interdiction toute arbitraire, que les belligérants pouvaient étendre suivant leur convenance, et dont l'Angleterre n'a pas encore renoncé à faire usage.

Grotius distingue tous les articles de commerce en trois classes:

1° ceux qui n'ont d'utilité qu'en temps de guerre; qui sont par conséquent toujours contrebande de guerre.

2° ceux qui ne sont qu'un instrument de plaisir et ne peuvent par cette raison être l'objet d'une interdiction.

3° ceux qui, comme de l'argent, des vivres, des vaisseaux et des objets qui servent à les équiper, trouvent leur emploi aussi bien en temps de paix qu'en temps de guerre; qui peuvent ainsi, suivant les circonstances, être tantôt compris, tantôt non compris dans la notion de contrebande de guerre. [1]

Bynkershoek, dont nous avons déjà vanté la sagacité, fut le premier à montrer, dans ses *Quaestiones juris publici*, le peu d'exactitude des définitions de Grotius, et les nombreuses interprétations dont elles étaient susceptibles. [2] Ne pouvait-on pas dire d'armes et de poudre à canon qu'elles trouvent leur emploi même en temps de paix? La seule question à poser devait donc être celle-ci: Les marchandises fournies peuvent-elles être utilisées dans la guerre ou non? En prenant cette distinction pour base, un grand nombre d'articles placés par Grotius dans sa troisième classe seraient mis au nombre des marchandises dont l'interdiction sera permise en tous cas; la contrebande

[1] Primum distinguendum est inter res ipsas. Sunt enim quae in bello tantum usum habent, ut arma; sunt quae in bello nullum habent usum, ut quae voluptati inserviunt; sunt quae et in bello et extra bellum usum habent ut pecuniae, commeatus, naves et quae navibus adsunt. *De jure belli ac pacis*, lib. III, cap. I, § 5, 2.

[2] Bynkershoek, l. c. cap 10.

de guerre comprendrait donc non seulement les instruments et les munitions de guerre, mais encore tous les articles qui peuvent être employés à la guerre sans nouvelle transformation, articles dont la plupart ont en général une destination toute pacifique. La liste des marchandises prohibées prendrait alors des proportions inouïes; le commerce des neutres serait soumis à des restrictions que rien ne justifie.

La définition de Bynkershoek est pourtant à la base de tous les traités antérieurs aux coalitions de neutralité armée. L'un des plus anciens traités de commerce où soit mentionnée la contrebande de guerre est celui conclu le 10 Mars 1406 et renouvelé en 1417, entre l'Angleterre et le duc de Bourgogne Jean sans Peur.[1] Les articles compris dans la notion de contrebande de guerre ne sont pas plus énumérés dans ce traité que dans les autres de la même époque; ce n'est qu'au XVIe siècle que l'on commença à prendre cette précaution.[2]

Parmi les traités qui ont, pour ce qui concerne la contrebande de guerre, admis la définition de Bynkershoek, mentionnons celui conclu entre la France et les Provinces-Unies le 27 Avril 1662 (art. 27 et 28); celui du 1er Décembre 1674 entre l'Angleterre et les Provinces-Unies (art. 3); celui du 28 Septembre 1716 entre la France et la ligue hanséatique (art. 14); celui de 1661 entre l'Angleterre et la Suède (art. 11). Le traité du 24 Février 1677 entre l'Angleterre et la France[3] se prononce formellement dans le même sens; l'article 3 en est conçu comme suit:

[1] Nous trouvons ce traité dans Du Mont, *corps diplomatique*, vol. II, p. 302. Au XVe siècle, les papes Nicolas V et Calixte III, pour favoriser les Portugais qui venaient de découvrir les côtes occidentales et méridionales de l'Afrique, défendirent à toute la Chrétienté, sous peine d'excommunication, de vendre aux Africains des armes ou d'autres moyens de défense. Hautefeuille, l. c. vol. I, p. 35.

[2] de Martens, précis du droit des gens, p. 269.

[3] Du Mont, l. c. VII, p. 337—349.

„Que l'on excluait seulement du commerce les marchandises de contrebande, lesquels ne comprenaient que des objets et assortiments façonnés pour la guerre.“ Dans l'article 4 nous lisons: „Ne seront aussi compris dans les marchandises défendues les cotons, chanvres, lins, poix, cordages, voiles, ancres, mâts, planches, poutres et bois travaillé de toute espèce d'arbres et qui peut servir à construire des vaisseaux et à les radouber.“

Les objets prohibés, énumérés dans les traités susmentionnés, sont en général les armes, les boulets et les bombes, la poudre, les soldats, les chevaux, les harnais, le salpêtre et autres articles susceptibles d'être utilisés directement dans la guerre.

C'est dans le même sens aussi que s'expriment le traité des Pyrénées de 1659 et celui d'Utrecht du 11 Avril 1713, qui ont servi de base à la plupart des traités de commerce ultérieurs. L'article 19 du traité d'Utrecht, qui est une répétition presque textuelle de l'article 12 du traité des Pyrénées, est conçu en ces termes:

„On comprendra sous le nom de marchandises de contrebande ou défendues les armes, canons, arquebuses et mortiers, pétards, bombes, grenades, saucisses, cercles poissés, affûts, fourchettes, bandoulières, poudre à canon, mèches, salpêtre, balles, piques, épées, morions, casques, cuirasses, hallebardes, javelines, fourreaux de pistolet, baudriers, chevaux avec leurs harnais et tous autres semblables genres d'armes et d'instruments de guerre, servant à l'usage des troupes.

Il n'y a que fort peu de traités qui donnent une plus grande extension à la notion de contrebande de guerre. Hautefeuille n'en compte que neuf et ajoute: „Si on les examine avec quelque soin, on voit qu'ils ne sont pas de nature à peser d'un grand poids dans la balance. Tous ou presque tous sont le résultat de circonstances exceptionelles qui expliquent la prohibition prononcée, et en

même temps leur enlèvent toute espèce de valeur comme monument de la jurisprudence internationale.[1]

L'Angleterre, néanmoins, ne voulut pas renoncer à la contrebande relative; elle veut mettre au nombre des articles prohibés des marchandises dont la destination est d'ordinaire toute pacifique et qui ne sont employés qu'accidentellement à la guerre; ou encore des marchandises qui doivent subir des transformations pour devenir des instruments ou des munitions de guerre. C'étaient surtout les bois de construction, les vivres, les métaux monnayés, le goudron, le chanvre, le fer, le cuivre et les objets analogues auxquels les juges des prises anglais s'efforcaient d'étendre la qualité de contrebande.

C'est à l'occasion de la guerre de l'indépendance des États-Unis que l'Angleterre fit valoir le plus ouvertement cette prétention. Elle déclara le bois de construction contrebande, comme elle l'avait du reste déjà fait dans les guerres précédentes. La France et les États-Unis ne suivirent pas cet exemple, bien que le simple droit de rétorsion les y eut autorisés. Le traité d'alliance et de commerce conclu le 6 Février 1778 par ces deux nations ne comprend sous la dénomination de contrebande que les armes et les véritables munitions de guerre; il mentionne d'autre part une foule d'articles qui pouvaient être l'objet d'un doute en déclarant qu'ils ne seraient pas soumis à l'interdiction. Après une énumération déjà assez longue, il ajoute: „De plus, toutes sortes de coton, chanvre, lin, goudron, poix, cordes, cables, voiles, toiles à voile, ancres, parties d'ancre, mâts, planches, madriers et bois de toute espèce, et toutes autres choses propres à la construction et à la réparation des vaisseaux, et autres matières quelconques qui n'ont pas la forme d'un instrument préparé pour

[1] Hautefeuille, l. c. Vol. II, p. 320. En revanche, les traités de l'époque comptent les chevaux et le salpêtre au nombre des objets prohibés. Hautefeuille, l. c. p. 336.

la guerre par terre comme par mer ne seront pas réputées contrebande, et encore moins celles qui sont déjà préparées pour quelque autre usage.“

Pendant cette guerre, une ordonnance anglaise du 8 Juin 1793 enjoignit à tous les corsaires et croiseurs britanniques de capturer tous les vaisseaux neutres chargés de vivres pour les mener au port le plus rapproché. Là, la cargaison devait être, ou vendue par le gouvernement, ou relâchée si l'on donnait la garantie qu'elle serait vendue dans un port neutre et non pas dans un port ennemi. Suivant une nouvelle ordonnance publiée en Avril 1795, la cargaison de ces vaisseaux devait être confisquée, les propriétaires recevoir un dédommagement suffisant avec un bénéfice convenable. Les Anglais appuyaient cette prétention sur deux points:

1° Leur intention de couper les vivres à l'ennemi.

2° Le besoin qu'ils avaient eux-mêmes des marchandises confisquées.

Pour le premier point, ils invoquaient le témoignage de Vattel qui permet une pareille confiscation; ils oubliaient malheureusement que Vattel en autorisant un pareil fait, avait en vue une place assiégée, comme le prouve l'exemple du roi Démétrius cité par ce publiciste à l'appui de son assertion. [1]

Quant au second point, la fausseté de l'affirmation de l'Anglerre fut bientôt démontrée; on vit du moins que si réellement cette puissance avait des besoins à satisfaire, il y avait d'autres moyens moins violents à employer. Peu après l'ordonnance en question en effet, on mit des primes à l'importation des céréales, et celles-ci ne tardèrent pas à affluer. [2]

Dans une sentence de condamnation prononcée en 1799

[1] Vattel, l. c. III, 7, § 112.

[2] Wheaton, l. c. III, p. 154—160.

contre un vaisseau suèdois capturé, le juge anglais W. Scott, s'appuyant de Vattel et de Valin, déclare contrebande le poudron, la poix et le chanvre. Valin cependant dit de la manière la plus expresse que la France n'a jamais reconnu un pareil principe.[1] La France avait, il est vrai, dans une de ses guerres pris une mesure analogue, mais à titre de représailles seulement; encore avait-elle fait une exception en faveur des vaisseaux suédois, parce que le goudron est un des principaux produits de leur pays.

Du reste, toute l'argumentation de cette sentence est inadmissible. On y reconnait que les articles en question ne sont pas mentionnés dans les traités conclus en 1656 et 1666 avec la Suède; mais que c'est au XVIII[e] siècle que s'est introduit l'usage de les considérer comme contrebande, ce que prouvent, disait-on, Vattel et Valin. Aussi le „silence discret“ observé par les deux traités ne suffisait-il plus à faire une exception à un usage généralement reçu. Le juge oubliait seulement que les traités conclus en 1664 et 1665 avec la Suède déclarent expressément qu'aucune marchandise ne devait être considérée comme contrebande de guerre en sus de celles mentionnées dans les traités précédents, comme l'argent, les vivres et les munitions de guerre.

Déjà du temps de Charles II, un jurisconsulte anglais bien connu, Sir Leoline Jenkinson, déclare formellement dans un mémoire rédigé sur l'ordre du roi, que le droit commun international ne considère pas comme contrebande les articles condamnés par W. Scott.

Nous avons vu que les coalitions de neutralité armée de 1780 et 1800 s'efforcèrent en vain de faire reconnaître par l'Angleterre les principes internationaux des autres puissances. Pour ce qui concerne la contrebande, le traité conclu le 4 (16) Décembre entre la Russie et le Danemark,

[1] *Code des prises*, art. 11.

qui a servi de base à la seconde alliance de neutralité armée contient une liste de 20 articles qui doivent à l'exclusion de tous autres être seuls compris dans l'interdiction[1]. Ce sont: Canons, mortiers, armes à feu, pistolets, bombes, grenades, boulets de canon, balles de mousquets, fusils, pierres à fusil, amadou, poudre, salpêtre, soufre, cuirasses, épées, baudriers, gibernes, selles et brides. — La même énumération fut faite dans l'article 2 du traité conclu en 1801 entre la Russie et l'Angleterre, sans toutefois que cette dernière puissance ait pour cela renoncé à sa manière de comprendre la contrebande de guerre; toutes les fois qu'elle n'a pas consenti par traités spéciaux à des restrictions, elle a, suivant en cela une ligne de conduite toute différente de celle des autres puissances du monde civilisé, compris sous l'interdiction des marchandises comme des chevaux, des bois de construction, des machines à vapeur, des charbons, des vivres. C'est cette même théorie que l'Angleterre a appliqué jusque dans la dernière guerre d'Orient.[2] Le 30 Mars 1854, dans une séance de la chambre des communes, l'attorney général déclara, en réponse à une interpellation qui lui avait été faite, que l'on devait à son avis comprendre sous la désignation de contrebande de guerre les armes, les munitions de guerre et les vivres.[3] En réponse à une autre interpellation, le premier lord de l'amirauté, Sir James Graham, répondit le 29 Juin 1854: „Il n'est pas douteux que les marchandises détruites, telles que bois, goudron, cordage, poix etc., ne fussent de la contrebande de guerre. Ces marchandises ont été nommément désignées comme contrebande de guerre dans les traités de neutralité conclus avec la Suède et le Danemark, où il est spécifié que les navires, même suédois ou danois, qui

[1] de Martens, *recueil des traités*, suppl. II, p. 389—415.
[2] Pistoye et Duverdy, vol. I, p. 404.
[3] *Shipping Gazette*, 31 Mars 1854.

transporteraient ces marchandises pourraient être légitimement capturés par les croiseurs anglais.[1]

Après la dissolution de la seconde alliance de neutralité armée, la Suède et le Danemark avaient dû, momentanément au moins, accepter la manière dont la notion de contrebande de guerre était comprise par l'Angleterre. Cette dernière puissance toutefois ne devait pas compter sur un assentiment durable des deux autres; c'est ce que fit voir la déclaration suédoise du 8 Avril 1854, dont l'article 5 est ainsi conçu: „Par contrebande de guerre, il faut entendre les articles suivants: Canons, mortiers, armes de toute espèce, bombes, grenades, boulets, pierres à feu, mèches, poudre, salpêtre, soufre, cuirasses, piques, ceinturons, gibernes, selles et brides, ainsi que toutes fabrications pouvant servir directement à l'usage de la guerre."[2]

L'obstination mise par l'Angleterre à conserver sa manière de comprendre la contrebande de guerre se fit surtout sentir à l'occasion de la guerre d'Orient. Pendant qu'elle s'entendait avec son alliée la France au sujet de la navigation des neutres et de l'abolition de la course, les efforts faits pour formuler une définition commune de la contrebande restèrent sans résultat.

La France avait bien aussi dans certains cas, au milieu et à la fin du siècle passé, en particulier dans les traités conclus en 1742 avec le Danemark, en 1794 avec les États-Unis, compris les bois de construction sous la dénomination de contrebande. Mais ce n'étaient là que des représailles contre l'Angleterre qui avait confisqué des bois chargés sur des vaisseaux neutres et destinés à des ports français.[3]

[1] *Shipping Gazette*, 30 Juin 1854.

[2] Dr C. W. Ascher, *Beiträge zu einigen Fragen über die Verhältnisse der neutralen Schiffahrt in Kriegszeiten, nebst einer Sammlung der amtlichen Verordnungen über das Verhalten der neutralen Schiffahrt und des Handels während des gegenwärtigen Krieges.* Hamburg 1854, p. 130.

[3] Pistoye et Duverdy, vol. I, p. 400 et 401. Phillimore prétend que le traité de 1742 a été confirmé en 1842; par cette nouvelle con-

Du reste, la France n'a dans les derniers temps étendu l'interdiction qu'aux armes et aux munitions de guerre;[1] pendant la dernière guerre contre la Russie, elle a refusé avec raison de se rallier à la théorie anglaise; elle a à cette occasion, pendant la plus grande guerre maritime dont l'époque actuelle ait été témoin, malgré la pratique contraire de l'Angleterre, suivi les principes de la neutralité armée.

Les décrets français des 24 Février et 16 Avril 1854[2] interdisant l'exportation d'articles de contrebande de guerre comprennent, il est vrai, dans cette interdiction, les chevaux, les machines et parties de machines et d'une manière générale toutes les marchandises qui peuvent favoriser la navigation. Il ne faut pas oublier toutefois que ces décrets ne concernent que des sujets français; ils n'ont nullement pour but de déterminer doit les articles dont le commerce être défendu aux neutres.

Hautefeuille a donc raison de dire que, depuis un siècle bientôt, l'Angleterre est la seule puissance qui se refuse à restreindre aux armes et aux munitions de guerre la notion de contrebande. Hautefeuille démontre ensuite combien il est peu conséquent de s'appuyer sur un prétendu droit d'étendre la prohibition autant qu'il est nécessaire et de n'appliquer cette extension qu'aux vivres, munitions navales et articles analogues. Si un pareil droit existe, il faut comprendre sous la dénomination de contrebande de guerre beaucoup plus de marchandises que ne le fait l'Angleterre: „Il faut nécessairement l'étendre à toute espèce de commerce et notamment à toutes les matières premières qui alimentent l'industrie de l'un des belligérants, à tous les

vention, que nous ne trouvons du reste mentionnée nulle part ailleurs, la France étendrait suivant lui aux bois et autres matériaux de construction la dénomination de contrebande de guerre. *Commentaries upon international law*, vol. III, p. 357. Le traité de 1742 se trouve dans Wenck, *codex juris gentium recentissimi,* Vol. I, p. 591.

[1] Pistoye et Duverdy, vol. I, p. 399.

[2] Ascher, l. c. p. 70—72.

produits fabriqués dont la vente assure la prospérité de ses usines, en un mot à toute sorte de négoce.“ [1]

Nous n'avons pas besoin de nous arrêter à démontrer combien était peu fondée la prétention, élevée par l'Angleterre dans la dernière guerre contre la Russie, de mettre suivant les circonstances la houille et les machines à vapeur au nombre des articles de contrebande. Dans la séance de la chambre des communes du 9 Mai 1854, à une interpellation du capitaine Loebell qui demandait si le gouvernement considérait la houille comme contrebande de guerre, le premier Lord de l'Amirauté, sir James Graham, répondit que la houille était assurément une marchandise sur laquelle on pouvait avoir des doutes. Elle pouvait être employée en effet, soit comme un simple article de commerce, soit comme munition de guerre. Il appartenait donc aux officiers de la marine anglaise de déterminer dans chaque cas particulier, d'après le port de destination du navire et d'autres indices analogues, s'il y avait lieu d'appliquer cette dernière qualification. Le ministre termine en ces mots: „S'ils trouvent que la houille n'est considérée en toute bonne foi que comme article de commerce, ils doivent la laisser intacte; mais s'ils arrivent à la conclusion contraire, ils doivent capturer le vaisseau et l'amener devant un tribunal des prises, qui en disposera suivant les prescriptions du droit international.“ [2]

Bien que la houille et les machines à vapeur soient de nos jours très-fréquemment employées dans les guerres, on ne peut cependant les considérer comme des munitions de guerre ou des armes; elles ne sont pas comprises dans la contrebande de guerre; il n'appartient pas, en tous cas, à une seule puissance de leur attribuer ce caractère sans le consentement des autres. A quelles conséquences

[1] Hautefeuille, vol. III, p. 351.
[2] *Morning-Chronicle* du 10 Mai 1854.

n'arriverait-on pas si l'on laissait le droit de définir la notion de contrebande aux belligérants eux-mêmes, à ceux qui sont le plus intéressés à étendre indéfiniment cette dénomination, à la puissance qui, dans l'état actuel de la juridiction des prises, serait seule à appliquer dans ses sentences des principes internationaux qu'elle aurait été seule à poser?

Le fait que la déclaration du 26 Avril 1856, relative au droit maritime et émanée du congrès de Paris, ne contient aucune définition de la contrebande de guerre prouve que l'Angleterre n'a pas encore renoncé à sa théorie de la contrebande relative, complétement abandonnée par les autres nations. Les publicistes anglais modernes mettent beaucoup de zèle à la défense du point de vue national. C'est ce que fait en particulier le plus éminent d'entre eux, Robert Phillimore, avocat à la cour de l'amirauté et juge des cinq ports. Disons en passant que Phillimore est l'un des rares jurisconsultes anglais qui prennent en considération les opinions des publicistes modernes d'Allemagne et de France; les autres, au nombre desquels nous nommerons Wildmann, qui a construit toute sa théorie sur des sentences de tribunaux anglais, ne paraissent pas même les connaître.[1]

Pour prouver que les matériaux nécessaires à la construction des vaisseaux sont contrebande de guerre, Phillimore s'appuie sur une sentence de condamnation prononcée par un tribunal des États-Unis contre un navire espagnol et dans laquelle cette opinion est émise. Le publiciste anglais dit ensuite: „Nous avons vu, dans la sentence qui

[1] Wildmann, *Institutes of international law*, Londres 1854, traite de la contrebande de guerre dans le vol. II, p. 210—244. Il a le même point de vue que Phillimore, admet l'existence d'une contrebande relative, mais appuie sur le fait que les articles qu'elle comprend ne sont soumis à la confiscation que lorsque leur destination guerrière ressort clairement des circonstances; il attache en particulier beaucoup d'importance au caractère du port ennemi auquel la marchandise est destiné, au fait que celui-ci a ou n'a pas d'importance militaire (l. c. p. 225).

précéde, dans quelles conditions les tribunaux des prises d'Angleterre et des États-Unis considérent les munitions navales et les matériaux destinés à la construction des vaisseaux comme soumis à la confiscation. Si nous cherchons dans les traités des renseignements propres à éclairer la question, nous verrons que non seulement on n'en peut déduire aucune conclusion générale, mais encore que la même puissance qui dans un traité comprend les matériaux de construction dans la contrebande, les en laisse en dehors dans un autre traité.“ [1]

C'est par des arguments semblables que Phillimore s'efforce d'étendre sa définition aux bois de construction, aux chevaux et aux charbons. [2] Sur ce dernier point, il s'exprime avec beaucoup de concision et dit: „Il résulte clairement des principes posés ci-dessus que les charbons peuvent suivant les circonstances, en particulier suivant la quantité et la destination, devenir passibles de confiscation.“

Nous voyons que, dans la défense de sa théorie de la contrebande de guerre, la Grande-Bretagne n'est pas plus heureuse avec ses publicistes qu'avec ses hommes d'état. [3] Que certaines puissances aient, dans des cas isolés, reconnu cette théorie, ne prouve absolument rien; ces exceptions à la règle générale étaient, nous l'avons vu, presque toujours des concessions faites à l'Angleterre et motivées par des circonstances particulières. La théorie de la contrebande relative, comme nous allons l'exposer en détail, n'a du reste trouvé d'assentiment ni dans la science ni dans les usages des peuples civilisés des temps modernes.

[1] Phillimore, l. c. Vol. III (publié en 1857) p. 354.

[2] Phillimore, l. c. p. 355—361.

[3] Dans la dernière grande guerre maritime à laquelle l'Angleterre ait pris part, dans la guerre avec la Russie qui est lieu de 1854 à 1856, il n'a pas été rendu en matière de contrebande de sentences importantes (Marquardsen, l. c. p. 59).

EXPOSÉ DES THÉORIES.

Dans le développement de la notion de la contrebande de guerre, la pratique a devancé la science. Sans parler des anciens publicistes, de Grotius et de Bynkershoek dont nous avons déjà mentionné les théories funestes, la plupart des auteurs de la fin du siècle passé et du commencement de celui-ci n'ont émis que des opinions obscures et fausses, tout-à-fait propres à favoriser les interprétations arbitraires et partiales des belligérants. Même les défenseurs ardents des neutres, comme Hübner par exemple, ne peuvent pas être exceptés de ce reproche. Ce n'est que dans ces derniers temps que des publicistes allemands et français, parmi lesquels Hautefeuille mérite une mention particulière, ont fait participer la théorie aux progrès de la pratique, déjà exprimés dans les alliances de neutralité armée.

Comme les publicistes déduisaient, à fort peu d'exceptions près, l'idée de contrebande non pas des devoirs des neutres, mais des droits des belligérants, il leur manquait la véritable base sur laquelle devait en reposer la notion; de là les définitions, extrêmes dans les deux sens, qui en furent données; de là l'affirmation fréquemment entendue que le droit commun ne connaît pas de contrebande de guerre, que celle-ci est quelque chose de purement conventionnel. La première de ces fautes a été commise par Vattel, le plus célèbre publiciste des temps modernes; la seconde par l'érudit Samuel Cocceji, connu par ses spirituelles chimères en matière de droit public allemand. Cocceji prétend que le droit international ne met aucune limite

au commerce des neutres, permet même le transport des articles désignés sous le nom de contrebande de guerre, ne défend en conséquence que d'amener des vivres et des munitions de guerre aux ports bloqués. Voici ses paroles: „Neuter prohibere potest vel turbare commercia pacati cum altero hostium. Idque verum est etsi hostium vires inde augeantur, ut si ferrum, arma, frumenta, aliaque quae in bello usum habent, efferuntur. At impedire pacatum possumus, si in urbem obsessam frumenta, arma etc., inferre velit, idque jure necessariae defensionis, nec commercium impeditur.“ [1]

La thèse de Cocceji trouva des défenseurs; mentionnons parmi les moins connus Joh. Gottfr. Lamet, dans son ouvrage intitulé *de neutralium obligatione* et Totze, *de la liberté de la navigation et du commerce des nations neutres pendant la guerre.* [2] En outre, l'un des plus illustres publicistes des temps modernes, Louis Klüber, n'a pas craint de prendre la défense d'une théorie qui est pourtant en opposition évidente avec l'histoire et le droit positif de l'époque actuelle. Klüber prétend également que le droit international ne connaît qu'une contrebande conventionelle,[3] mais il n'essaie pas d'en fournir des preuves.

La tentative que Klüber a négligée a été faite par l'Italien Lampredi. Celui-ci part du principe que des restrictions ne peuvent être apportées au commerce d'une puis-

[1] *Novum systema jurisprudentiae naturalis et romanae,* § 789.

[2] L'ouvrage est anonyme. Jouffroy, l. c. p. 114, dit que le nom de l'auteur est Totze.

[3] Klüber, *europäisches Völkerrecht,* § 288.

[3] Klüber, *europäisches Völkerrecht,* § 288. Indépendamment des traités conclus entre la Prusse et les États-Unis en 1799 et 1828, suivant lesquels la contrebande de guerre ne peut être saisie que moyennant dédommagement, il y en a trois autres d'ancienne date, qui permettent aux neutres tout commerce, expressément aussi le commerce d'articles de contrebande. Le premier fut conclu déjà en 1648, entre l'Angleterre et le duc de Bretagne. Les deux autres sont le traité de Westminster, conclu en 1654 entre l'Angleterre et le Portugal; celui de 1661 entre le Portugal et les Pays-Bas.

sance neutre que par le souverain de cette puissance, nullement par les belligérants. Nous citons ses paroles: „On pourrait tirer de ces principes la juste conséquence qu'aucune puissance belligérante n'a le droit ni d'interdire ni de limiter le commerce des nations neutres avec l'ennemi, ni par conséquent de le soumettre à la saisie. J'ai suffisamment démontré, dans l'article précédent, que les sujets d'un état neutre ont, en vertu du droit de la nature et des gens, la pleine liberté de faire partout et en tous temps le commerce de toute sorte de marchandises, même de munitions de guerre, tant que les lois de leur pays, qui seul a des droits à leur obéissance, n'y mettent pas d'opposition.“ [1]

Ce point de vue, en apparence favorable aux neutres, est ensuite singulièrement modifié. Lampredi dit que chaque puissance belligérante a le droit d'interdire un commerce qui fournirait à ses adversaires les moyens de poursuivre la guerre. Les actes restrictifs employés par les belligérants à l'égard des neutres découlent donc du droit de défense, dont on laisse aux belligérants la liberté d'apprécier l'étendue. S'ils en dépassent les limites, les neutres n'ont que le choix entre deux alternatives: supporter ces violations ou s'y opposer les armes à la main. Pour éviter de se trouver dans une pareille nécessité, il est bon que les puissances fixent entre elles par des traités les limites de la contrebande de guerre.

La théorie de Galiani est encore moins claire et moins rationelle. Suivant lui, les belligérants n'ont pas le droit de défendre aux neutres le commerce des marchandises qui faciliteraient les opérations de l'ennemi; mais le principe d'humanité fait aux neutres un devoir de s'en abstenir. La question reste la même que les munitions de guerre soient fournies aux deux puissances belligérantes également ou à l'une d'elles seulement; disons mieux: les neutres en agis-

[1] Lampredi, l. c. vol. I, chap. I, § 4.

sant de la sorte se conduisent en ennemis des deux parties. Galiani lui-même cependant ne donne pas à ce devoir de humanité une grande portée: „Ce n'est jamais", dit-il, „un devoir rigoureux pour les neutres de s'abstenir de procurer des armes et des munitions aux autres à moins qu'ils ne s'y soient formellement engagés par un traité. Ainsi lorsqu'une nation renonce aux avantages de son commerce en faveur d'une autre, c'est toujours par principe d'équité, mais non par l'effet d'une obligation indispensable." En tous cas, les belligérants sont tenus, au début de la guerre, de notifier aux neutres qu'ils désirent que certaines marchandises ne soient pas fournies à leurs ennemis. Cette notification une fois faite, les neutres sont dans la règle obligés de l'observer; ils en sont dispensés, toutefois, lorsque les articles prohibés sont au nombre des produits principaux de leur pays. Lorsque la fourniture d'une certaine marchandise, par exemple de soufre, de salpêtre, de fer, de bois de construction, constitue un des revenus principaux d'une nation neutre, le commerce de cet article ne peut lui être interdit. [1]

Cette théorie d'une contrebande purement conventionnelle est si arbitraire, si contraire à la pratique suivie depuis des siècles et jusqu'à aujourd'hui par les puissances européennes, qu'elle ne s'explique que par l'origine tout-à-fait fausse donnée par les anciens publicistes à la notion de contrebande. Si les prohibitions relatives à la contrebande de guerre sont un droit des belligérants, les neutres ont de leur côté le droit d'empêcher que la guerre ne porte atteinte à leur commerce. Comme ce droit des neutres avait déjà été reconnu par d'anciens publicistes, entre autres par Gentilis, une fois que l'on était décidé à ne pas prendre en considération les faits historiques et à s'appuyer exclusivement sur la théorie, il était naturel de déclarer que le

[1] Galiani, l. c. Liv. I, chap. 1, 6 et 9.

droit commun ne reconnaît pas aux belligérants le droit d'interdire aux neutres la fourníture à l'ennemi de certains articles. La manière de voir partagée par Grotius et Bynkershoek est tout aussi juste en apparence, tout aussi complète en réalité; nous avons vu que suivant eux les prohibitions relatives à la contrebande sont une exception à la règle générale qui accorde aux neutres toute liberté; exception qui n'a d'autres limites que l'intérêt des belligérants. Ce point de vue, admis jusqu'à nos jours par la majorité des publicistes, devait donner à la notion de contrebande une très-grande extension; nous avons déjà vu les anciens auteurs entraînés à cette conséquence; Vattel arrive en somme aux mêmes conclusions. Il expose d'abord que la liberté de commerce des neutres est bornée par certains droits des belligérants; que ces droits des belligérants eux-mêmes sont soumis à certaines règles; il continue ensuite en ces termes: „La première (règle) est de distinguer soigneusement les marchandises communes qui n'ont point de rapport à la guerre de celles qui y servent particulièrement. Le commerce des premières doit être entièrement libre aux nations neutres; les puissances en guerre n'ont aucune raison de le leur refuser, d'empêcher le transport de pareilles marchandises chez l'ennemi; le soin de leur sûreté, la nécessité de se défendre, ne les y autorise point puisque ces choses ne rendront pas l'ennemi plus formidable..... Les choses qui sont d'un usage particulier pour la guerre et dont on empêche le transport chez l'ennemi s'appellent marchandises de contrebande. Telles sont les armes, les munitions de guerre, les bois et tout ce qui sert à la construction et à l'armement des vaisseaux de guerre, les chevaux et les vivres même en certaines occasions où l'on espère de réduire l'ennemi par la faim.“ [1]

Même le Danois Hübner, d'ailleurs zélé défenseur des

[1] Vattel, liv. III, chap. VII, § 112.

droits des neutres, se laisse, pour ce qui concerne la contrebande de guerre, influencer par ces fausses théories. Comme Hugo Grotius, il partage toutes les marchandises en trois classes, dont la première est en tous cas, la seconde en général, comprise dans la prohibition. Les deux classes se distinguent en outre en ceci que dans la règle les marchandises de la première sont confisquées, celles de la seconde retenues seulement. Hübner donne une grande importance au lieu de destination de la marchandise. La confiscation est permise exceptionellement pour les marchandises des deux premières classes destinées à un port bloqué, pour celles de première classe destinées immédiatement à l'armée ou à la flotte de l'ennemi; destinées à un port marchand ennemi, elles ne peuvent-être que retenues. Les marchandises de seconde classe ne peuvent être retenues que lorsqu'elles sont destinées à un port de guerre ennemi.

Cette théorie a été construite par Hübner d'une manière tout-à-fait arbitraire; aussi n'a-t-elle eu sur la pratique aucune influence. Hübner met au nombre des marchandises de première classe: „Les troupes déjà formées, les recrues, les bois de construction d'une certaine grosseur propres pour les vaisseaux de quatrième rang et au dessus, les grandes voiles, cordages d'une certaine grosseur, etc.“ Pour faire comprendre quels sont les objets qui font partie de la seconde classe, il cite les exemples suivants: „Les armes à feu ou blanches artistement travaillées; l'or, l'argent et le cuivre, monnayés et en masse; les grains, blés, salaisons et autres provisions de bouche de première et de seconde nécessité; le fer en barre, l'acier, le plomb, le salpêtre, le chanvre, le lin; les goudron, poix, brai, résine; les planches et autres bois de construction propres pour des navires de cinquième rang et au dessous; les cordages, voiles, mâtures, poulies et autres agrès pour de tels vaisseaux; les gros draps et autres étoffes également pro-

pres pour l'habillement des troupes que pour le vêtement des citoyens peu aisés.“ [1] De cette liste aussi nous pouvons conclure que la théorie de Hübner n'est que le résultat d'idées fort peu claires sur la contrebande.

Parmi les autres publicistes qu'une manière inexacte de comprendre la contrebande entraîne à donner à cette notion une plus grande étendue que ne l'ont fait les neutralités armées, nous devons mentionner encore Jouffroy, Wheaton et Ortolan. Le premier, en général très-favorable aux neutres, formule la règle générale suivante: „On doit regarder comme illicites tous les objets qui, dans la manière actuelle de faire la guerre, sont tellement indispensables à l'attaque et à la défense qu'une nation qui en serait privée se trouverait dans l'impossibilité physique de faire ou de continuer la guerre.“ Jouffroy estime que toutes les garanties désirables sont données aux droits des neutres par cette règle. Les conséquences qu'il en tire lui-même prouvent toutefois qu'il n'en est point ainsi. Du principe général en effet, Jouffroy déduit six classes d'objets prohibés:

1° Les armes offensives et défensives de tout genre, telles que les canons, les mortiers, les épées, les cuirasses, etc. etc.

2° Tout ce qui est absolument nécessaire pour faire de ces armes l'usage convenable, tel que les boulets, les affûts, les bombes, les grenades, les balles, la poudre à canon, le salpêtre, le soufre, etc.

3° Tous les objets travaillés qui servent à l'équipement des troupes, tels que des uniformes complets, des bottes, des ceinturons, des selles, des brides, des tentes etc.

4° Des bâtiments de guerre de tout rang, construits et armés dans des ports neutres, pour le compte et le service d'une puissance belligérante.

[1] Hübner, *de la saisie des bâtiments neutres*, Tom. I, part. II, chap. I, § 5.

5° Les munitions navales propres à la construction, au gréement et à la réparation des vaisseaux, telles que les mâts, les poutres, les planches, les ancres, les chanvres, le goudron, la poix-résine, le cuivre laminé pour le doublage des vaisseaux, etc.

6° Les comestibles qui sont la nourriture ordinaire des équipages, tels que le biscuit de mer, les salaisons en viandes et en poissons, les légumes secs, les eaux de vie et les fromages communs, dans le seul cas où ils seraient destinés pour les ports qui servent de station ordinaire à la marine d'un état belligérant."

Jouffroy ajoute enfin les chevaux, tout en faisant remarquer qu'il n'arrivera que rarement que les neutres en transportent sur mer chez les belligérants.[1]

Wheaton fonde sa théorie en matière de contrebande presque exclusivement sur Hugo Grotius et les décisions du juge des prises Sir W. Scott. Dans toutes les questions au moins qu'il ne croit pas résolues, lorsqu'il s'agit, par exemple, de comprendre dans la prohibition ou d'en exclure les vivres et les matériaux servant à la construction des navires, il se borne à citer ces deux autorités, sans même donner à entendre qu'il les approuve. Il en doit être ainsi toutefois, car le publiciste américain ne professe sur ce sujet aucune opinion propre et se borne à faire la remarque générale suivante: „L'autorité presque unanime de tous les jurisconsultes, des ordonnances des prises et des traités, s'accordent à compter parmi ces articles tous les instruments de guerre, ou les matériaux de nature à pouvoir être employés à la guerre." Il ajoute plus loin: „Toutefois, il est assez difficile de concilier les autorités contradictoires tirées des opinions des publicistes, des divers usages des nations, et des textes de différentes conventions ayant pour but de donner à cet usage la forme

[1] Jouffroy, l. c. p. 133—139.

fixe du droit positif." Wheaton n'essaie pas même de démêler la vérité du milieu de ces nombreuses données. Dans toutes les questions douteuses, il se borne à en appeler à Sir W. Scott. Force nous est donc d'admettre qu'il est, dans les points essentiels au moins, d'accord avec l'illustre représentant de la pratique anglaise.[1]

Ortolan se prononce d'abord contre la contrebande par accident patronée par l'Angleterre; il la qualifie de contrebande **ad libitum**, parce que, dit-il, le droit d'étendre suivant les circonstances les limites de la prohibition doit avoir pour conséquence nécessaire l'imposition au commerce des neutres de restrictions arbitraires. Toutefois, dans la suite de son raisonnement, Ortolan introduit dans son système, sous un nouveau nom il est vrai, la notion même qu'il a commencé par combattre. Après avoir exposé que les armes et les munitions de guerre seules doivent être comprises sous la dénomination de contrebande, à l'exclusion des articles qui peuvent être utilisés aussi bien en temps de paix qu'en temps de guerre, il continue en ces mots: „Il ne faut pas que les neutres puissent éluder, à l'aide de moyens déguisés, la prohibition qui pèse sur eux."[2] Il résulte clairement du développement de cette idée que la contrebande déguisée d'Ortolan n'est pas autre chose que la contrebande par accident de Hugo Grotius et des Anglais. Voici en effet en quels termes le publiciste français complète sa pensée: „Si les matériaux propres à confectionner des armes, les instruments ou les munitions de guerre sont tellement choisis et préparés ou sont portés dans des circonstances telles que la fabrication ou l'usage auquel ils sont destinés devienne incontestable, leur trans-

[1] Wheaton, *éléments du droit international,* Tome II, § 24. Quant aux États-Unis, Wheaton dit que dans toutes leurs relations diplomatiques, leur politique générale est de restreindre la notion de contrebande aux munitions de guerre, à l'exclusion de toutes les autres marchandises.

[2] Ortolan, *de la diplomatie de la mer,* liv. III, chap. 6, p. 165 et ss.

port en pièces ou par matériaux séparés n'étant qu'un moyen d'éluder la défense, le capteur doit être autorisé quand les faits sont constants, à reconnaître dans ces objets une véritable contrebande de guerre. Tel pouvait être, suivant les circonstances, le cas de bois de construction évidemment choisis et façonnés pour des vaisseaux de guerre, pour des affûts de canon; de chaudières et de machines pour les bateaux à vapeur de l'ennemi; de soufre, de salpêtre pour la fabrication de la poudre, ou d'autres éléments d'armes ou de munitions militaires. Nous pensons même que, par la suite, à mesure du développement et de l'importance qu'acquerra la marine militaire à vapeur, la houille, munition indispensable et majeure pour cette marine sera susceptible d'entrer dans cette catégorie, bien qu'elle soit aussi d'une grande utilité pour les usages industriels et pacifiques.“ [1]

Aucune de ces théories n'a une précision juridique suffisante. Nous avons déjà fait comprendre en passant que les prohibitions relatives à la contrebande de guerre doivent se déduire du devoir des neutres. C'est en effet une des conditions essentielles de la neutralité que les puissances qui en réclament le bénéfice s'abstiennent de prendre part à la guerre, de porter aucun secours aux belligérants; or, il est évident que cette condition n'est pas observée par la nation qui fournit à l'une ou à l'autre des parties des marchandises qui d'ordinaire ne trouvent d'emploi qu'à la guerre. Le neutre violerait, en le faisant, les devoirs que lui impose le droit international; il ne saurait alléguer comme excuse qu'il fournit les marchandises en question aux deux parties également; sa position ne pourrait qu'en être aggravée. L'opinion des quelques publicistes qui ne veulent accorder à la notion de contrebande de guerre qu'une valeur toute conventionelle, opinion d'ailleurs com-

[1] Ortolan, l. c. p. 195.

plètement réfutée par la pratique de quatre siècles, est donc en contradiction complète avec les principes mêmes du droit international.

Si cette théorie est dénuée de tout fondement, celle de Hugo Grotius, défendue depuis par la plupart des auteurs et dérivant la notion de contrebande du droit des belligérants d'interdire aux neutres tout commerce qui contrarierait leurs opérations militaires ne l'est pas moins. Nous avons déjà vu les conséquences funestes d'une doctrine qui n'a du reste, dans les derniers temps, été appliquée que par l'Angleterre. Aussi les publicistes modernes qui ont enfin, par une théorie saine, confirmé les conquêtes de la pratique, se sont-ils acquis des véritables titres à la reconnaissance de la postérité. Le mérite de ce progrès appartient surtout à Hautefeuille; celui-ci a exposé les nouveaux principes avec plus de précision et de détermination qu'aucun de ses devanciers. Voici comment s'exprime ce publiciste: „Je crois donc devoir poser comme principe de la discussion qui va suivre, que la restriction apportée par la guerre à la liberté absolue du commerce neutre, en ce qui concerne les objets compris sous le nom de contrebande de guerre, est un devoir imposé aux peuples pacifiques par la loi primitive et non un droit du belligérant; un droit né de la guerre et de la nécessité de sa propre conservation. Que par conséquent le belligérant, n'ayant aucun droit positif à exercer, ne peut jamais chercher à rendre la restriction plus onéreuse aux nations neutres; qu'il ne peut, sous prétexte d'exercer un droit qu'il ne possède pas, ranger dans la classe des objets prohibés telle ou telle denrée dont il veut priver son ennemi; en un mot élargir ou rétrécir le cercle de la restriction. Le seul droit que possède le belligérant contre le neutre qui n'accomplit pas ce devoir est de lui déclarer la guerre, de le regarder comme ennemi et de le traiter comme tel. Ainsi réduite à sa véritable valeur, la prohibition ne peut plus nuire aux

droits, à l'indépendance des peuples neutres; elle ne peut servir de prétexte aux nations en guerre pour ruiner le commerce et la navigation des autres. Elle reprend le caractère qu'elle n'aurait jamais dû perdre, le caractère de justice qui appartient à toutes les obligations imposées aux sociétés humaines par la loi primitive.“ [1] Partant de là Hautefeuille déclare de la manière la plus prononcée que suivant le droit commun, les armes et les munitions de guerre seules doivent être comprises sous la dénomination de contrebande de guerre.

Les deux publicistes français qui ont écrit dans ces derniers temps sur le droit maritime, A. de Pistoye et Ch. Duverdy, se placent moins au point de vue du droit commun qu'à celui de la pratique française et du droit français; ils prouvent de la manière la plus conscieneieuse que ces deux sources ne considèrent comme contrebande que les armes et les munitions de guerre. En outre par toute leur argumentation, et plus encore par leur polémique contre les théories anglaises, ils donnent suffisamment à entendre que le droit commun à leur avis ne doit pas attribuer à la notion de contrebande plus d'étendue que ne le fait la pratique française. [2]

Le plus éminent des publicistes allemands contemporains, Heffter, partage la même opinion: „A défaut de conventions positives“, dit-il, „on ne doit considérer et traiter

[1] Hautefeuille, l. c. T. II, p. 315. Phillimore, ardent partisan, comme nous l'avons vu dans le chapitre précédent, de la théorie qui dérive la contrebande des droits des belligérants, remarque à propos de la doctrine de Hautefeuille: „I cannot, however, understand why M. de Hautefeuille thinks that he has made a great discovery in deriving this, as well as other portions of neutral law, from the duty of the neutral, and not from the right of the belligerant“ (*International law*, p. 324). On pourrait soutenir avec tout autant de raison, comme l'ont fait du reste à propos de la contrebande de guerre Cocceji et Galiani, que les devoirs des neutres ne sont absolument déterminés que par leurs droits. Mais ces devoirs sont l'intermédiaire placé par le droit international entre les droits absolus et abstraits des neutres et les droits absolus et abstraits des belligérants.

[2] Pistoye et Duverdy, l. c. p. 395—406.

comme contrebande de guerre que les objets qui ont été mis dans cette catégorie dans tous les temps et par tous les peuples. Il en résulte que la prohibition ne doit s'étendre qu'aux armes offensives et défensives et aux munitions de guerre; on peut déterminer ces limites d'une manière plus précise en comparant ensemble les différents traités; on verra alors que ne doivent être considérés comme contrebande que les objets servant en tous cas à favoriser les opérations militaires des ennemis, et non pas ceux dont la destination est problématique.“ Après avoir énuméré plusieurs articles que la pratique de certaines nations, dit-il, a voulu sans aucun fondement comprendre sous la dénomination de contrebande, Heffter poursuit en ces mots: „Ce n'est que lorsqu'il y a des motifs suffisants d'attribuer à certains articles de commerce des neutres une importance pour les forces maritimes de l'ennemi que l'on pourrait permettre à des belligérants d'avoir recours à des voies de fait. Mais cela même ne suffit pas à donner à ces marchandises la qualité de contrebande, dans le sens d'un commerce défendu avec la puissance belligérante; cela ne suffit pas en conséquence à en autoriser la confiscation. Dans ce cas se trouvent les machines à vapeur et les charbons, devenus de nos jours des éléments indispensables de toute puissance maritime, bien qu'ils puissent recevoir également des emplois tout pacifiques.“

Heffter accorde donc que les armes et les munitions de guerre sont seules de plein droit contrebande; cette concession a en tous cas une très-grande importance. Mais, dans un pareil état de choses, il est au moins difficile de justifier des voies de fait contre les neutres qui amèneraient à l'ennemi d'autres marchandises importantes pour sa force militaire. S'il est nécessaire d'augmenter le nombre des objets que le droit international et les neutralités armées en particulier ont compris sous la dénomination de contre-

bande, il faut pour cela le consentement des différentes puissances. Pour nous, nous ne croyons nullement une telle augmentation nécessaire. Les machines à vapeur et les charbons ne sont pas plus utiles pour la puissance maritime d'une nation que des chevaux, des bois de construction, des vivres, de l'argent et d'autres objets analogues que la pratique de presque toutes les puissances laisse depuis longtemps en dehors de la contrebande. Plusieurs législations restreignent expressément la notion de contrebande aux armes et aux munitions de guerre; c'est ce que font entre autres l'ordonnance française de 1681 et le code Prussien.[1] La même restriction se trouve également dans les règlements publiés par les puissances belligérantes pendant la guerre danoise actuelle; dans l'article 7 du règlement prussien du 12 Mars 1864, l'article 7 du règlement autrichien du 5 Mars 1864 et l'article 12 du règlement danois du 15 Février 1864.[2]

Si donc une extension n'est pas nécessaire, il serait très-important que les diverses puissances de la Chrétienté, y

[1] *Allgemeines Landrecht*, T. II, tit. VIII, § 2034. „Verbotene Waaren sind: Grobes Geschütz und die dazu gehörende Ammunition, Granaten, Bajonette, Flinten, Karabiner, Pistolen, Kugeln, Flintensteine, Lunten, Pulver, Salpeter, Schwefel, Piken, Säbel, Degen, Sättel, Hauptgestelle, Zelte und was sonst durch besondere Verträge zwischen den verschiedenen Nationen einzunehmen verboten ist." Le § 2036 déclare expressément: „Masten, Schiffsholz, Taue, Segeltuch, Hanf, Pech, Korn und andere Materialien die in Kriegsbedürfnisse verwandelt werden können, ingleichen Pferde gehören nicht unter die verbotenen Güter."

[2] On peut trouver ces règlements dans le quatrième cahier, récemment paru, de la *Neuen Sammlung officieller Actenstücke in Bezug auf Handel und Schiffahrt in Kriegszeiten,* le règlement prussien p. 126, le règlement autrichien p. 123, le règlement danois p. 105.

Le récent ouvrage sur le droit public maritime publié en 1862 à Paris par Eugène Cauchy, n'entre pas à propos de la contrebande de guerre dans beaucoup de détails, n'expose pas les divers points de vue d'une manière bien complète; il part toutefois du principe que nous avons indiqué comme étant le seul juste. Malheureusement Cauchy, n'appuyant pas son principe sur une base juridique suffisante, n'a pu lui donner tout le relief désirable. (*Le droit maritime international considéré dans ses origines et dans ses rapports avec les progrès de la civilisation*, T. II, p. 182—195).

compris l'Angleterre, s'entendissent pour fixer une liste des objets prohibés. Dût-on, pour mettre fin de la sorte aux incertitudes et aux empiètements de certaines puissances, faire à l'Angleterre quelques concessions, augmenter d'un ou deux articles la liste des marchandises de contrebande, nous estimons que ce ne serait pas acheter le résultat trop cher. [1] Le procédé en usage en Angleterre depuis la fin du XVII siècle de grossir arbitrairement la liste des objets de contrebande par des „ordres du conseil“ publiés avant l'ouverture des hostilités, aurait enfin un terme et ne pourrait plus nuire à la marine marchande.

LES ANALOGUES DE LA CONTREBANDE DE GUERRE.

Nous avons vu que la dénomination de contrebande a été restreinte par les traités et la pratique à un certain nombre d'articles bien déterminés; il y a cependant des objets qui, sans être compris dans cette définition traditionelle et positive, ont les plus grands rapports avec la contrebande; des objets dont le transport constitue une violation

[1] Un grand nombre de publicistes ont déjà attiré l'attention sur la nécessité d'une telle liste des objets prohibés. C'est ainsi que nous lisons dans les *Institutions du droit de la nature et des gens* de Rayneval, publiées en 1803 à Paris: „Mais si l'on est d'accord sur la nécessité des visites, on ne l'est point sur les objets qui doivent être classés dans la catégorie des marchandises défendues. On sait bien que ce sont les armes et les munitions de guerre; on les nomme marchandises de contrebande de guerre; mais il y a beaucoup de difficultés sur l'application des mots munitions de guerre. Les uns y comprennent les bois de construction, les voiles, chanvres et cordages, le cuivre en feuilles; d'autres prétendent que ces marchandises sont innocentes et libres. Il serait à désirer pour la tranquillité de toutes les nations qui naviguent qu'il y eût une jurisprudence uniforme à cet égard; elle préviendrait toutes les incertitudes, par conséquent bien des vexations et des querelles.“

de la neutralité et donne lieu à une répression exercée par le souverain belligérant sur le sujet neutre. Il faut comprendre dans cette catégorie de violations:

1° Le transport de soldats ou de matelots chez une puissance belligérante.

2° Le transport de dépêches de ou pour une telle puissance.

On y ajoute quelquefois:

3° La fourniture de navires pouvant servir à la guerre ou aux transports.

Ce sont ces cas que nous désignons sous le nom d'analogues de la contrebande. On a aussi cherché dans les derniers temps à faire mettre au nombre des analogues de la contrebande le transport d'un ambassadeur ennemi; les unionistes américains toutefois, qui ont élevé une pareille prétention dans leur guerre actuelle avec les États du Sud, n'ont trouvé aucune autre puissance pour les appuyer.

La théorie des analogues de la contrebande est encore fort-peu développée. La plupart des publicistes modernes se sont bornés à citer à l'appui de leur exposé les sentences des tribunaux des prises anglais; c'est ce qu'ont fait Wheaton et Ortolan, naturellement aussi Wildmann et Phillimore.[1] — Heffter est très-concis sur ce sujet; le peu qu'il en dit, toutefois, laisse voir qu'il n'a pas complétement abandonné la théorie anglaise, suivant laquelle la notion de contrebande découlerait des droits des belligérants et non pas des droits et devoirs des neutres. — Hautefeuille est le seul qui, partant d'un point de vue théorique juste, ait approfondi la question et soit arrivé dans la plupart des

[1] La solution la plus simple est celle de Jouffroy p. 136. Ce publiciste fait marcher le transport des soldats et des marins de pair avec celui des chevaux, et dit que dans les deux cas, la violation ne pourrait partir que du gouvernement neutre lui-même; Jouffroy n'admet pas en effet que dans la nation neutre il se trouve des particuliers qui se chargent d'un pareil transport. Le belligérant lésé doit donc rendre le gouvernement en question responsable de la violation de la neutralité.

cas à des résultats satisfaisants. On verra cependant que nous n'approuvons pas ses conclusions sans réserves.

La plupart des publicistes, entre autres Heffter et Hautefeuille, font observer que par la fourniture des personnes et objets désignés ci-dessus (parmi lesquels toutefois Hautefeuille ne fait pas mention des vaisseaux), les neutres violent leurs devoirs internationaux encore plus que par le transport d'articles de contrebande. Heffter dit que par là la puissance neutre porte un secours direct aux belligérants; que ceux-ci sont en conséquence autorisés à faire d'un pareil procédé un acte d'hostilité et à le punir en conséquence. [1]

Relativement aux fournitures de soldats et de marins, la décision de Heffter est, à quelques restrictions près, incontestable. Heffter exige expressément que le transport, pour être punissable, soit complétement volontaire. La pratique anglaise et américaine au contraire, comme le témoignent Phillimore et Wheaton, ne fait aucune distinction en faveur du vaisseau neutre contraint par l'ennemi au transport. [2] Ces deux publicistes peuvent encore s'appuyer de sentences de tribunaux des prises anglais, [3] suivant lesquelles la culpabilité du vaisseau neutre ne dépend pas du nombre des hommes transportés; le transport d'un petit nombre d'officiers supérieurs ayant plus d'importance que celui d'un grand nombre de simples soldats ou de matelots. [4] Haute-

[1] Heffter, p. 279.

[2] Phillimore, Vol. III, p. 369. Wheaton, *droit international*, Vol. II, p. 161.

[3] Robinson, *reports of cases argued and determined in the high court of admiralty*, Vol. IV, p. 453.

[4] Phillimore, p. 369 s'exprime en ces termes: „It may be difficult to define what is the number of military persons the conveyance of whom may subject the neutral ship to this penalty; but, in truth, the number alone is an insignificant circumstance in the consideration of which the principle of law is built; since fewer persons of high quality and character may be of more importance than a much greater number of lower conditions; to send out a general may be a more act than the conveyance of a whole regiment."

feuille estime que les neutres ne sont punissables que si leur vaisseau a été expressément frêté par l'ennemi pour le transport de ses soldats; si cette condition n'est pas remplie, le neutre ne viole pas ses devoirs. Cet auteur écrit: „Un navire, un paquebot, par exemple, est en partance dans un port neutre pour un port appartenant à l'une des nations en guerre. Des individus appartenant à l'armée du souverain du lieu de destination se présentent isolément et prennent passage à bord de ce bâtiment. Il n'y a dans ce fait à mon avis aucune immixtion aux hostilités, aucun acte de contrebande de guerre, bien que parmi les passagers il se trouve un général habile et redoutable, dont la présence sur le lieu des hostilités est susceptible de changer les chances de la guerre. Le belligérant ennemi ne saurait se trouver offensé de ce fait, ni vouloir en punir les auteurs.“[1] Hautefeuille nous semble aller ici trop loin. Le navire qui, dans les conditions décrites plus haut, sans être spécialement affrété pour cela, chargerait à titre de passagers une grande quantité de troupes appartenant à l'une des puissances belligérantes pour les transporter dans un des ports de cette puissance; ce navire porterait évidemment un secours immédiat à la puissance en question et violerait par là ses devoirs de neutres. Sans doute, on ne peut affirmer la chose d'une manière absolue, dans le cas surtout où le nombre des soldats transportés serait insignifiant, où il s'agirait en conséquence, non pas d'un transport de troupes, mais du transport de quelques passagers appartenant à l'une des armées belligérantes et qu'il est souvent impossible de reconnaître. A supposer même que la reconnaissance soit possible, un pareil fait ne constitue pas un secours immédiat; on ne peut décider qu'après examen des circonstances particulières et du nombre des soldats transportés s'il y a ou non violation des devoirs des neutres; une pareille dé-

[1] Hautefeuille, Vol. II, p. 456.

cision nous paraît nécessairement devoir être confiée aux tribunaux des prises.[1]

Le vaisseau affrêté pour le transport des troupes est suivant Hautefeuille punissable en tous cas. Là aussi, nous trouvons que cet écrivain va trop loin. Il a parfaitement raison de dire que la neutralité est violée même lorsque le vaisseau neutre, après avoir été affrêté par les belligérants pour une destination tout-à-fait étrangère à la guerre, est ensuite employé par ceux-ci au transport de troupes. Le neutre a mis librement son navire à la disposition des belligérants; il doit en porter toutes les conséquences. Hautefeuille ajoute que la neutralité est violée même par le navire qui, au lieu d'être appliqué volontairement au transport des troupes du belligérant, y est contraint par la force. Il suffit que le navire neutre ait pris réellement part aux hostilités; il n'importe pas qu'il l'ait fait librement ou contre son gré. Le publiciste français expose en effet que c'est aux neutres à défendre leur liberté; que le seul droit qu'aient les sujets neutres contraints à violer la neutralité est de réclamer de leur gouvernement protection contre les belligérants; il ajoute: „S'il ne peut y parvenir, il cesse d'être neutre; il devient le sujet, l'auxiliaire de son maître. Le belligérant ennemi n'est pas appelé à juger l'intention, mais le fait seul; or le fait est que les navires du prétendu neutre agissent hostilement et directement contre lui dans l'intérêt de son adversaire. Il a le droit incontestable de traiter ces navires en ennemi.“[2] Contre son habitude, Hautefeuille a dévié ici de la bonne voie. Il ne s'agit pas ici du devoir qu'a le neutre de défendre lui-même son indépendance, mais des principes gé-

[1] *Le code Prussien,* T. II, § 2037 et 2038 s'exprime dans ces termes: Land- oder Seeofficiere und Soldaten der kriegführenden Mächte sollen von neutralen Schiffen nicht an Bord genommen werden.

Von dem Schiffsvolke darf höchstens nur der dritte Theil zu einer der kriegführenden Nationen gehören.

[2] Hautefeuille p. 453—456.

néraux de la morale et du droit qui concernent la responsabilité, l'imputation des actes. Si les devoirs de neutralité ont été violés sans qu'il y ait dol ou coulpe punissable, par suite de force majeure, le neutre n'en est comptable ni moralement, ni juridiquement. Toute autre manière de considérer la question conduirait précisément à la conséquence que Hautefeuille combat avec tant d'énergie; il en résulterait qu'il faut prendre pour point de départ de la théorie de contrebande, non pas les devoirs des neutres, mais les intérêts des belligérants. Un devoir ne peut être violé que par celui qui est libre dans sa volonté et son action.

Quant au transport chez l'ennemi de dépêches, les publicistes anglais eux-mêmes estiment qu'il ne peut être défendu de transporter des dépêches d'ambassadeurs ou de consuls d'une puissance belligérante d'un port neutre au gouvernement de cette puissance; les droits et les intérêts des neutres exigent en effet que leurs relations diplomatiques et consulaires avec les belligérants ne soient pas interrompues par la guerre.[1]

Le transport de toutes autres dépêches des puissances belligérantes d'une partie de leur territoire à une autre, en particulier de la métropole aux colonies, aux commandants des armées ou des escadres, quel que soit d'ailleurs le lieu où ils se trouvent, est considéré par les Anglais, et à leur exemple aussi par les États-Unis, comme une violation de la neutralité.

Le juge des prises Sir W. Scott fait observer que de pareilles dépêches peuvent contenir tout le plan de cam-

[1] Phillimore, Vol. III, p. 368. Wildmann, Vol. II, p. 236. Ortolan, peu favorable aux neutres en général, partage pourtant aussi cette opinion et dit: „Les raisonnements qui servent d'appui à la règle générale ne sont point applicables aux transports des dépêches diplomatiques, d'un ambassadeur ou autre ministre public de l'ennemi, en résidence dans un pays neutre. Les dépêches ne sont qu'un instrument de relations pacifiques entre les gouvernements neutres et les gouvernements belligérants; or la guerre ne devant pas interrompre ces relations, doit laisser libres les dépêches qui y servent.“ (*Diplomatie de la mer*, Vol. II, p. 218).

pagne, capable peut-être de déjouer tous les projets des ennemis et bien plus important pour eux en conséquence que la véritable contrebande de guerre.[1]

Phillimore traite ce sujet d'une manière très-superficielle. Wildmann entre dans plus de détails.[2] La théorie qu'il déduit des décisions des tribunaux des prises anglais est en somme celle-ci: On doit comprendre sous le nom de dépêches tous les papiers traitant d'affaires publiques et envoyés par un fonctionnaire public à un autre. Lorsqu'un navire neutre transporte de pareilles dépêches d'une puissance belligérante, il est punissable, quel que soit d'ailleurs le contenu de ces dépêches et leur rapport avec la direction de la guerre. Faire dépendre la culpabilité du vaisseau neutre du contenu des dépêches serait fendre un cheveu en quatre, dit Wildmann.[3] Cet auteur permet aux neutres le transport des dépêches des agents diplomatiques ennemis accrédités auprès des neutres et leur interdit expressément celui des dépêches d'agents neutres accrédités auprès de l'ennemi. Voici ce qu'il dit à ce sujet: „La pratique des nations a permis aux neutres de recevoir les ambassadeurs des belligérants et d'entretenir avec eux des relations directes. Mais le transport de papiers envoyés par un ambassadeur neutre à la puissance belligérante n'est l'objet d'aucun privilège. Si les papiers ont un caractère hostile, de nature à provoquer une prohibition, il n'est pas au pouvoir de l'ambassadeur de les prendre sous sa protection. Il a été admis dans les cas de convoi que l'intervention même d'un souverain neutre ne peut enlever à un acte illégal son caractère;

[1] Robinson, *reports*, Vol. VI, p. 430.

[2] Phillimore, Vol. III, p. 368. Wildmann, Vol. II, p. 234—244.

[3] Pour prouver qu'on ne doit pas prendre en considération le contenu des dépêches, Wildmann cite l'exemple suivant: Un paquet qu'on devait transporter de Bordeaux à New-Yorck, qui était adressé au préfet de l'Ile de France et qui ne contenait qu'une lettre concernant le paiement du traitement de cet officier, fut considéré comme une dépêche. Vol. II, p. 235. Nous trouvons la décision de ce cas dans Robinson, *reports*, Vol. VI, p. 461.

à plus forte raison un ambassadeur, n'ayant d'autre autorité que celle qui lui a été déléguée par son souverain, ne peut-il s'arroger un privilège aussi dangereux pour les belligérants, dont il doit respecter les droits.“ [1]

Cette sévère théorie est combattue par Hautefeuille, défendue en revanche par l'Américain Wheaton, qui se conforme en cela à la pratique de sa patrie. [2] Suivant Hautefeuille, le vaisseau neutre n'est punissable que s'il est affrêté par les belligérants et si le transport de dépêches s'effectue entre deux ports ennemis. Quant à ce dernier point, Hautefeuille fait la remarque suivante: „Les dépêches peuvent être transportées d'un port neutre dans un autre port neutre, d'un port neutre dans un port soumis au belligérant, d'un port du belligérant à un port neutre, ou enfin d'un port du belligérant à un autre point également soumis au même souverain, ou occupé par ses armées. Il me parait évident qu'il faut écarter du débat les trois premières hypothèses; toutes les fois que le point de départ ou le point d'arrivée est un pays neutre, le transport de la dépêche est innocent à mes yeux; le neutre en s'en chargeant ne viole pas ses devoirs de neutralité; il ne fait pas un acte de contrebande.“ [3]

Cette manière de comprendre les devoirs des neutres nous paraît un peu étroite. Nous ne pouvons admettre que le navire neutre ne viole ses devoirs que lorsque la destination de la dépêche transportée est un port ennemi; il peut, en effet, porter aux belligérants un secours tout aussi efficace en faisant parvenir la dépêche à l'un de leurs vaisseaux de guerre, momentanément en séjour dans un port neutre. Nous ne croyons pas nécessaire non plus que

[1] Wildmann, Vol. II, p. 237.

[2] Wheaton, *droit international*, Vol. II, p. 161—165. La théorie de Wheaton n'est, comme celle de Wildmann, qu'une induction tirée des arrêts des tribunaux des prises anglais.

[3] Hautefeuille, Vol. II, p. 462.

le vaisseau neutre ait reçu les dépêches dans un port ennemi; la violation serait tout aussi grande s'il les avait reçues dans un port neutre, du commandant d'un vaisseau de guerre belligérant, pour les porter à quelque autre autorité de la même nation ou d'une nation alliée.

Il nous semble qu'il faut tout faire dépendre des personnes par qui et à qui sont expédiées les dépêches; il faut qu'envoyeur et destinataire soient des autorités des puissances belligérantes. Le transport de dépêches de représentants neutres, accrédités auprès de puissances belligérantes, ne serait donc pas punissable, contrairement à l'opinion de Wildmann.

Nous ne pouvons non plus approuver ce publiciste lorsqu'il dit que le contenu de dépêches est sans portée. Si les dépêches transportées par les neutres n'ont avec les opérations de guerre aucun rapport, le corps de délit objectif de la violation nous manque. Il n'est pas nécessaire, d'autre part, que le neutre ait connaissance du contenu de la dépêche; le simple fait de se charger d'une pareille dépêche est déjà en soi une grave imprudence. Quoi qu'il en soit, pour que le neutre soit punissable, il faut qu'il ait su qu'il était porteur d'une dépêche ennemie, ou tout au moins qu'il n'ait pas eu besoin, pour le savoir, d'une diligence extraordinaire. Les juges des prises anglais eux-mêmes ont souvent posé en principe qu'il fallait, pour qu'il y eut culpabilité, que le propriétaire ou le capitaine du vaisseau neutre eussent connaissance de l'existence à bord d'une dépêche des belligérants.[1]

Dans ce cas, on ne peut accorder une importance décisive à la condition réclamée par Hautefeuille, que le navire neutre ait été spécialement affrêté par les belligérants. Hautefeuille admet à tort que son opinion est partagée par

[1] v. Kalteborn, *europäisches Seerecht*, Vol. II, p. 425. Nous trouvons dans cet ouvrage un certain nombre d'arrêts des tribunaux anglais qui expriment ce principe.

Wheaton et Ortolan; il reconnaît toutefois que ces deux auteurs ne se prononcent pas expressément sur ce sujet, et ne déduit leur adhésion à son avis que des mots: „navires neutres, employés à ce service frauduleux.“[1] Il donne malheureusement à ces expressions un sens que l'auteur n'a pas eu l'intention d'y mettre. Service frauduleux ne doit pas signifier autre chose que le transport conscient et illégal de dépêches. Suivant Hautefeuille encore, il est indifférent que le vaisseau neutre se soit librement offert pour le transport des dépêches du belligérant ou qu'il y ait été contraint par la force. On peut appliquer ici tout ce que nous avons dit sur les vaisseaux neutres contraints à transporter les soldats d'un belligérant.

Hautefeuille, quelque contestables que soient certaines parties de sa doctrine, n'en a pas moins le mérite d'être le premier des publicistes modernes qui ait ramené à ses véritables principes la théorie des analogues de la contrebande de guerre. Cette tâche était d'autant plus difficile que ce sujet est passé sous silence, non seulement par presque tous les anciens publicistes, Vattel y compris,[2] mais encore par la plupart des traités; quelques uns de ceux-ci disent seulement que l'une des parties contractantes ne pourra amener à l'ennemi de l'autre ni soldats, ni vaisseaux, ni contrebande de guerre.[3] Si l'on ne veut pas se mettre, comme

[1] Hautefeuille, Vol. II, p. 466. Le passage en question de Wheaton est ainsi conçu: „Le transport frauduleux des dépêches de l'ennemi exposera aussi le vaisseau neutre dans lequel elles seront transportées à la capture et à la confiscation.“ L'éditeur de la dernière édition anglaise, (langue originale,) M. Laurence, se rattache du reste à la définition, erronnée suivant nous, que Hautefeuille donne aux mots „transports frauduleux.“ (Wheaton, *elements*, Boston 1855, p. 565).

[2] Bynkershoek seul met dans ses *Quaestiones juris publici*, lib. I, chap. 9, les soldats au nombre des articles de contrebande de guerre.

[3] Marquardsen, *der Trentfall*, p. 50. Un grand nombre de traités en revanche étendent expressément le principe que le pavillon couvre la marchandise aux sujets ennemis à bord de navires neutres et arrêtent qu'ils ne pourront être saisis, à moins qu'ils soient gens de guerre, actuellement au service de l'ennemi. Au nombre de ces traités, nous trouvons: le traité d'Utrecht du 11 Avril 1713 entre la France et

Wheaton, absolument au point de vue des juges des prises anglais, il ne reste, pour la construction d'une théorie des analogues de la contrebande, pas d'autres points de repère que les principes généraux sur les droits et devoirs des neutres.[1] C'est aussi à ce point de vue que s'est placé Hautefeuille; nous ne pouvons pas, cependant, accepter toutes les conséquences auxquelles il est arrivé.[2]

Les vaisseaux aussi ne sont en général pas mentionnés par les traités au nombre des articles de contrebande, et sont cependant toujours considérés comme en faisant partie.[3] Il ne peut être mis en doute que le neutre qui amène des vaisseaux de guerre à l'un des belligérants ne

l'Angleterre; le traité du 6 Février 1778 entre la France et les États-Unis; celui du 10 Septembre 1785, entre la Prusse et les États-Unis. Ce dernier est remarquable en ce qu'il est le seul qui défende la confiscation des articles de contrebande. L'article 12 cependant interdit le transport de troupes. Le traité le plus détaillé sur le point qui nous occupe est du reste celui du 26 Septembre 1786 entre l'Angleterre et la France; il contient dans l'article 20 le passage suivant: „Si ce n'est que ce fussent des gens de guerre actuellement au service des dits ennemis, et se transportant pour être employés comme militaires dans leurs flottes et leurs armées.“ Hautefeuille, Vol. II, p. 460. Marquardsen, p. 63, dit en outre que l'Angleterre a souvent réclamé, à une autre époque et en particulier vis-à-vis des États-Unis, le droit de saisir sur vaisseau neutre au moins ses propres sujets.

[1] L'ordre in council du 28 Mars 1854, publié au début de la guerre d'Orient et communiqué plus haut p. 54 comprend aussi les dépêches ennemies au nombre des articles dont le transport est interdit aux neutres. Le même principe est exprimé, soit dans la déclaration française de même date, soit dans plusieurs déclarations de puissances neutres, par exemple la déclaration prussienne du 22 Avril 1854. Celle-ci porte que les sujets prussiens ne pourront recourir à la protection de leur gouvernement contre les désavantages résultant pour eux du transport d'articles de contrebande et de troupes (Ascher, *Beiträge etc.* p. 90). Nous lisons dans l'article 6 de la déclaration suédoise du 8 Avril 1854: „Il est interdit à tout capitaine suédois de se laisser employer, avec le bâtiment qu'il conduit, à transporter pour aucune des puissances belligérantes des dépêches, des troupes ou des munitions de guerre“ (Ascher, l. c. p. 130). Nous voyons que ces déclarations ne spécialisent pas la catégorie de dépêches ennemies dont le transport est défendu.

[2] Hautefeuille fait remarquer avec raison qu'un vaisseau neutre qui seconderait les belligérants en se faisant leur espion serait punissable pour ce fait; mais il nie avec non moins de raison: „que cette sorte de service puisse se rattacher en rien à la contrebande“ (l. c. p. 369).

[3] Heffter, *europäisches Völkerrecht*, p. 279.

viole ses devoirs de neutre. Plusieurs publicistes veulent mettre dans le même cas le neutre qui amènerait des vaisseaux de transport ou marchands. Marquardsen, par exemple, dit d'une manière générale: „Un vaisseau qui entrerait sur lest dans un port belligérant et dont la propriété devrait être dans ce port transférée des neutres à une puissance belligérante pourrait être saisi par l'autre puissance belligérante comme contrebande destinée à l'ennemi.“[1] Cette manière de voir pouvait être fondée avant l'abolition de la course par la déclaration du 16 Avril 1856; alors en effet, les vaisseaux marchands pouvaient être facilement armés en guerre. Les puissances qui ont donné leur consentement à cette déclaration ne peuvent plus aujourd'hui considérer les vaisseaux marchands comme contrebande de guerre.

Il nous reste à examiner s'il faut mettre au nombre des analogues de la contrebande les cas dans lesquels des ambassadeurs d'une puissance belligérante se rendent à bord d'un vaisseau neutre, pour les faire transporter dans le territoire d'un souverain neutre auprès duquel ils sont accrédités. Cette question a été vivement agitée en 1861; on sait en effet que pendant la guerre qui se poursuit jusqu'à aujourd'hui entre les Américains du Nord et ceux du Sud, le capitaine du *San Jacinto,* vaisseau de guerre appartenant au Nord, arrêta sur le vapeur anglais *le Trent,* quatre Américains du Sud, MM. Mason, Slidell, Eustis et Macfarland, dont les deux premiers devaient aller représenter leur pays auprès de l'Angleterre et de la France. M. Wilkes, capitaine du *San Jacinto,* dans le rapport qu'il adressa le 16 Novembre 1861 au secrétaire du ministère de la marine M. Gideon Welles, reconnaît n'avoir trouvé ni dans les arrêts des tribunaux des prises anglais, ni dans les écrits des publicistes qu'il a pu consulter, Kent, Wheaton et Vattel,

[1] Marquardsen, *der Trentfall,* p. 63.

aucun précédent qui excusât son procédé; il estime toutefois que celui-ci se justifie par le fait que les deux agents en question devaient être considérés comme la personification de dépêches. Cette application, assurément hardie, de l'analogie est toutefois en contradiction avec le principe que le pavillon neutre couvre, non pas seulement les marchandises, mais encore les personnes ennemies, à l'exception seulement des troupes.[1] Le capitaine Wilkes prétend donc dans sa dépêche qu'il était en droit de saisir *le Trent*; que s'il ne l'a pas fait, c'était uniquement à cause du nombre restreint de ses officiers et de son équipage et pour éviter les inconvénients résultant d'une capture aux passagers innocents qui se trouvaient à bord du *Trent*, et qui auraient manqué par là l'occasion de s'embarquer pour l'Europe. Non seulement l'Angleterre, mais encore des puissances désintéressées dans la question, comme la Prusse, l'Autriche et la France, protestèrent par des dépêches spéciales, envoyées à leurs représentants à Washington, contre cette manière d'agir des Américains. En suite de ces protestations, le gouvernement de Washington se décida à relâcher les prisonniers.[2]

[1] Phillimore, Vol. III, p. 368, accorde, il est vrai, aux belligérants le droit d'arrêter un ambassadeur ennemi en voyage; il ne dit pas expressément que la chose puisse avoir lieu même à bord d'un vaisseau neutre, mais l'ensemble du passage autorise à supposer que telle est son opinion. — Vattel, liv. IV, chap. VII, § 85, s'exprime à ce sujet comme suit: „On peut encore attaquer et arrêter ses gens (de l'ennemi) partout où l'on a la liberté d'exercer des actes d'hostilité. Non seulement donc on peut justement refuser le passage aux ministres qu'un ennemi envoie à d'autres souverains; on les arrête même s'ils entreprennent de passer secrétement et sans permission dans les lieux dont on est maître.“ L'arrestation d'un ambassadeur étranger pourrait donc, suivant Vattel, avoir lieu sur territoire ennemi, mais non pas sur territoire neutre, ni à bord d'un navire neutre. Sir W. Scott, dans le cas de la *Caroline*, s'est rangé à l'opinion de Vattel (Robinson, *reports*, Vol. VI, p. 434).

[2] Nous trouvons tous les matériaux historiques de cet incident, joints à un examen juridique consciencieux et approfondi de la question qu'il a soulevée, dans l'ouvrage déjà souvent cité de Marquardsen, *der Trentfall*, p. 72—194.

DANS QUELS CAS LE COMMERCE DES ARTICLES DE CONTREBANDE EST-IL INTERDIT.

Les publicistes modernes ont vivement débattu l'étendue du délit de contrebande; suivant les uns, l'interdiction devait se borner au transport de la contrebande chez les belligérants, fait sur mer libre; suivant les autres, il fallait y comprendre aussi la simple vente de ces marchandises sur territoire neutre. Les anciens auteurs passaient d'ordinaire sur cette question sans l'examiner, et se bornaient à parler du transport des articles défendus. C'est ce que font en particulier Grotius[1] et Vattel;[2] Bynkershoek seul fait dans ce cas encore exception. Il se demande si un prince neutre peut sans violer la neutralité, permettre aux belligérants d'enrôler des troupes sur son territoire; il résoud la question affirmativement et ajoute que la vente sur territoire neutre de marchandises de contrebande à un belligérant n'est pas non plus défendue aux neutres.[3] Bynkershoek malheureuse-

[1] Grotius se borne à faire la question suivante: „Sed et quaestio incidere solet, quid liceat in eos qui hostes non sunt, aut dici nolunt, sed hostibus res aliquas subministrant.“ (Liv. III, chap. I, 5, 1).

[2] Vattel dit: „Les choses qui sont d'un usage particulier pour la guerre, et dont on empêche le transport chez l'ennemi s'appellent marchandises de contrebande“ (Liv. III, chap. VII, § 112).

[3] Dans ses *quaestiones juris publici*, liv. I, chap. 22, Bynkershoek traite la question suivante: „An liceat militem conducere in amicae gentis populo.“ Il dit à cette occasion: „Si igitur subditi nostri quorum ope in bello non indigemus, quibusque ut civitatem mutent, nulla lex obstat, militarem operam recte exhibeant principi amico, cur princeps ille amicus hanc non recte conducat in amicae gentis populo? ubi locare licet, licet et conducere. Cur aeque integrum non esset in imperio amici populi militem conducere, quam quasque emptiones venditiones,

ment se borne à affirmer et ne donne aucune preuve. L'Italien Lampredi a le premier cherché à donner une base à cette manière de voir, et il a trouvé des partisans, parmi les publicistes allemands surtout. Parmi ceux-ci, les plus éminents, tels que, Martens, Klüber et Heffter, permettent la vente des articles de contrebande sur terrain neutre; les écrivains français au contraire, entre autres Hautefeuille, partout ailleurs le zélé défenseur des droits des neutres, s'accordent avec Phillimore pour défendre soit la vente, soit le transport sur terre des marchandises en question.[1] Un examen attentif de ces divergences fait voir cependant qu'elles ne sont pas aussi importantes qu'elles le paraissent.

Suivant Lampredi, la défense de vendre les articles de contrebande sur terrain neutre ne peut se déduire ni des principes généraux du droit, ni d'aucun des traités qui composent le droit international positif; il faut donc appliquer ici la règle générale qui garantit la liberté du commerce neutre, partout où le droit positif n'a pas fait de restrictions expresses.[2] Nous avons déjà dit que les principaux auteurs allemands se sont rangés à l'avis de Lampredi. Nous lisons par exemple dans Martens: „C'est ainsi que sans défendre généralement de vendre chez nous

locationes conductiones celebrare, caeteraque commercia exercere? Neque obest, si forte, qui milites conducit, iis utatur adversus ejus, in cujus imperio conduxit, amicos, cum quibus ei bellum est, forte etiam in posterum usurus adversus nosmet ipsos; constat enim, quod ad primam speciem, utriusque amico et hanc et illam partem oportere justam videri. Idque in instrumentis bellicis comparandis vulgo servamus, ut ut enim ea ad utrumque amicorum non recte vehamus, sine fraude tamen vendimus utrique amico, quamvis invicem hosti et quamvis sciamus alterum contra alterum his in bello esse usurum."

[1] Martens, *précis du droit des gens*, § 315. Klüber, *europäisches Völkerrecht*, § 288. Heffter, p. 287. Phillimore III, p. 321. Hautefeuille, II, p. 424.

[2] Lampredi, I, § 5. Nous retrouvons la même opinion, fondée sur les mêmes motifs dans Azuni, *droit maritime de l'Europe*, Vol. II, p. 88.

toutes sortes de marchandises et même des munitions de guerre à l'acheteur particulier qui se présente, il est considéré de l'aveu de toutes les nations de l'Europe comme contraire à la neutralité de permettre à nos sujets de transporter vers les ports de l'une ou des deux puissances belligérantes certaines marchandises que l'on désigne du nom de contrebande de guerre.“ [1] Klüber s'exprime dans le même sens: „L'usage des nations européennes n'interdit pas la vente de munitions de guerre à une puissance belligérante ou à ses sujets, lorsque les belligérants vont acheter sur territoire neutre et se chargent du transport; mais il considère comme une violation de la neutralité le transport de ces munitions chez les belligérants fait par un État neutre ou par ses sujets.“ [2] Ces deux auteurs se bornent à déclarer que la vente de munitions de guerre faite sur territoire neutre n'est pas défendue; mais ils n'en donnent pas les raisons. Heffter, au contraire indique au moins les considérations générales qui l'ont amené à l'opinion qu'il professe. „Il ne suffit pas“, dit-il, „de la simple vente à l'ennemi des articles prohibés pour donner lieu aux pénalités attachées à la contrebande de guerre; il faut que les neutres soient surpris à essayer d'amener eux-mêmes ces articles au belligérant. La vente en elle-même peut sans doute être interdite par l'état neutre à ses sujets; mais celui qui viole cette défense n'en est résponsable qu'envers l'état duquel il ressort; le belligérant lui-même n'a nullement le droit de punir la contravention; il ne peut que dénoncer comme une violation de la stricte neutralité la tolérance consciente de l'état neutre.“ [3]

[1] v. Martens, *précis du droit des gens,* § 318.

[2] Klüber, § 288. Schmalz, *europäisches Völkerrecht,* p. 286 se prononce dans le même sens que Klüber, mais il est plus complet et donne plus de détails que les autres publicistes allemands que nous avons nommés. Voyez aussi Marquardsen, p. 39 à 42.

[3] Heffter, p. 388.

Il faut reconnaître qu'un belligérant n'a aucun droit de punir le particulier qui vend à l'ennemi des articles de contrebande sur territoire neutre. Les dispositions positives du droit international n'accordent une telle faculté qu'au détriment de celui qui est saisi sur la grande voie de communication des peuples, sur la haute mer, cherchant à amener à l'autre belligérant des marchandises prohibées. Dans ce dernier cas, comme il est permis aux puissances belligérantes de punir les particuliers qui violent les devoirs de neutres, c'est à elles à veiller à ce que ces devoirs soient respectés. Les puissances belligérantes n'ont pas le droit d'exiger des états neutres une pareille surveillance, ni de les rendre responsables d'infractions qu'elles sont elles-mêmes autorisées à réprimer. Mais précisément parce que les belligérants ne peuvent punir une vente faite sur un territoire indépendant; précisément parce qu'en tentant de le faire, ils s'arrogeraient une juridiction qui n'appartient qu'au souverain du territoire en question; ils peuvent demander à ce souverain de les protéger par la prévention et la répression contre les torts qui pourraient leur être faits sous cette forme. Les puissances neutres doivent incontestablement aux belligérants d'empêcher leurs sujets de violer les devoirs de la neutralité; si elles s'y refusent, les belligérants ont le droit d'exercer des représailles ou de leur déclarer la guerre.

On nous dira peut-être que la simple vente d'articles de contrebande ne constitue pas une violation de la neutralité. Pour qu'il y ait secours porté à un belligérant, il faut que le neutre lui ait fourni des armes ou des munitions de guerre. Que la livraison ait eu lieu sur territoire neutre, ou que les neutres se soient chargés du transport chez les belligérants par terre ou par mer ne change assurément rien aux conséquences de la fourniture au point de vue international. Phillimore fait observer avec raison que le transport est quelque chose de tout à fait secondaire, ca-

pable seulement d'augmenter l'illégalité de l'acte. [1] D'autre part, Phillimore estime aussi que les puissances belligérantes n'ont pas le droit de punir un particulier pour une simple vente de marchandises prohibées; qu'il ne leur reste en conséquence, si le souverain de ce particulier refuse de leur accorder satisfaction, qu'à lui déclarer la guerre. Hautefeuille partage la même opinion et défend en particulier avec beaucoup de zèle le principe que la simple vente des articles de contrebande est interdite aux neutres. Les deux publicistes sont d'accord à penser que dans les déclarations de guerre, il faut considérer, non pas seulement les droits mais aussi les intérêts de la puissance qui se prépare à faire une pareille déclaration. Un gouvernement ne se décidera pas facilement à faire d'une simple vente d'armes un casus belli; aussi résultera-t-il de la manière de voir de Phillimore et de Hautefeuille, manière de voir que nous croyons juste, que la vente sur territoire neutre d'articles de contrebande restera en réalité dans la plupart des cas impunie, si la puissance neutre ne veut pas se charger elle-même de la répression. C'est cet état de choses qui nous faisait dire plus haut que la divergence entre les deux opinions relatives à la légalité de ventes d'articles prohibés faites sur territoire neutre à des belligérants n'est pas aussi grande qu'elle le paraît.

L'assertion de Lampredi, que la plupart des traités

[1] Phillimore, III, p. 321 s'exprime en ces termes: „For what does it matter, where the neutral supplies one belligerent with the means of attrcking another? How does the question of locality, according of the principle of eternal justice and the reason of the thing, affect the advantage to one belligerent or the injury to the other according from this act of the alleged neutral? Is the canon or the sword, or the recruit who is to use them, the less dangerous to the belligerant because they were purchased, or the was enlisted within the limits of neutral territory? Surely not. Surely, the *locus in quo* is wholly beside the mark, except, indeed, that the actual conveyance of the weapon or the soldier may evidence a bitterer and more decided partiality, a more inquestionable aud active participation in the war."

[2] Hautefeuille, II, p. 431.

de commerce ne mentionnent pas la vente, mais seulement le transport des articles de contrebande, est fondée; mais, comme le remarque Hautefeuille, la conclusion qu'il en tire, que le transport seul est prohibé, est fausse. S'il en était autrement en effet, il faudrait considérer comme permis le transport de contrebande par terre, dont les traités ne font dans la règle pas mention non plus. Il serait assurément absurde d'admettre ce résultat, de permettre le transport par terre et de défendre celui par mer.

Du reste, Klüber tient le raisonnement inverse de celui de Lampredi; il déduit du fait même que la plupart des traités interdisent le transport de la contrebande l'opinion déjà mentionnée qu'une telle interdiction n'existe pas dans le droit naturel international; autrement, il serait inutile de l'exprimer dans les traités.[1] Les deux déductions sont l'une et l'autre fausses. Il ne résulte, ni du fait que les traités ne parlent pas de la contrebande de guerre que cette notion soit étrangère au droit commun; ni du fait que les traités en parlent, que la notion de contrebande n'existe pas en dehors de ces traités. On pourrait tout aussi bien dire sur le premier point, que si les traités ne mentionnent pas la contrebande, c'est que cette notion est assez établie et arrêtée pour qu'une pareille mention ne soit pas nécessaire; sur le second point, que les traités ne sont destinés qu'à régler les applications spéciales de principes généraux déjà établis. Au demeurant, il y a aussi des traités qui défendent expressément la simple vente des articles de contrebande. C'est le cas des traités conclus le 6 Février 1778 et le 30 Septembre 1800 entre la France et les États-Unis; de celui de 1794 entre les États-Unis et l'Angleterre. De même, les gouvernements neutres, dans les réglements qu'ils publient au commencement de chaque guerre, ont continué d'interdire à leurs sujets non pas seu-

[1] Klüber, *europäisches Völkerrecht,* § 288.

lement le transport, mais encore la simple vente aux belligérants d'articles de contrebande. Hautefeuille cite un certain nombre de règlements, émanés d'états italiens et rédigés dans ce sens. En même temps, il en mentionne un, publié par le grand duc de Toscane le 10 Août 1778, pendant la guerre de l'indépendance américaine et permettant aux sujets toscans de vendre pendant la guerre, dans le port-franc de Livourne des armes et des munitions de guerre aux belligérants. Hautefeuille fait observer que cette exception, faite en faveur d'un seul port-franc, contenait une confirmation de la règle générale défendant la vente aux belligérants d'articles de contrebande dans un port neutre. Quelques traités vont même jusqu'à stipuler qu'il ne sera permis aux navires belligérants en passage dans une port neutre que de réparer leurs avaries et de prendre les vivres nécessaires à la poursuite du voyage.[1] De tout cela résulte que le droit international prend la simple vente d'articles prohibés faite par un neutre à un belligérant pour ce qu'elle est, pour une immixtion à la guerre[2] et pour une violation de la neutralité.[3] Personne ne con-

[1] Hautefeuille, p. 431 etc.

[2] Pistoye et Duverdy, I, p. 394, considèrent une telle vente comme une participation à la guerre: „Il faut reconnaître", disent-ils, „que cette opinion est plus juste que la précédente qui permet aux neutres de vendre des armes et des munitions aux belligérants qui en feront le transport par terre, et qui ne le prohibe par mer, que par ce qu'il peut être empêché par les croiseurs; il faut reconnaître, en conséquence, que le transport et la vente des armes et munitions constitue une violation de la neutralité, car c'est une immixtion à la guerre."

[3] Jouffroy, p. 153 et 154, part du point de vue complétement erronné que le droit international permet une telle vente, qui, reconnaît-il pourtant, est contraire aux principes généraux du droit: „Quelques réclamations", dit-il, „que la partialité d'un peuple ait pu occasionner, elles ont toujours eu pour objet, non les achats qu'il permettait dans son territoire, mais le transport que des négociants faisaient de ces marchandises pour leur compte. Il parait donc que si le droit universel défend d'une manière absolue de fournir de semblables objets aux nations en guerre, il a été dérogé à cette loi par une espéce de consentement tacite de toutes nations, en sorte qu'il n'y a maintenant que le transport-même qui soit regardé comme illicite." On apercoit ici aussi l'influence du point de vue faux de Lampredi.

testera que les belligérants seraient en droit de déclarer la guerre à une puissance qui ferait elle-même un pareil commerce; cette puissance n'est pas moins responsable de la vente faite par ses sujets; si la prévention lui a été impossible, elle doit réparation au belligérant lésé. S'il en était autrement, les devoirs des neutres seraient tout-à-faits illusoires.

Le transport des articles de contrebande n'est punissable, suivant les principes que nous croyons justes, que lorsque le vaisseau neutre est saisi en pleine mer et que la destination pour l'ennemi des marchandises qu'il porte ne fait l'objet d'aucun doute. Une fois la destination bien déterminée, il est parfaitement indifférent que le vaisseau neutre se rende dans un port neutre d'où la contrebande de guerre doit être transportée dans un port belligérant, ou que les destinataires prennent possession de la marchandise dans le port neutre. Le lieu de destination n'a aucune importance; tout dépend de la destination elle-même, du fait que la marchandise est ou n'est pas destinée à un belligérant; du fait que l'on peut ou ne peut pas déduire des circonstances qu'elle sera appliquée aux besoins de la guerre. Toutes les fois que l'on peut établir ces circonstances, le droit de punir est indubitable. Le juge des prises américain Story a exposé avec beaucoup de justesse l'état des choses à propos de l'affaire du *Commercen*. Il s'agissait à vrai dire de marchandise ennemie saisie sous pavillon neutre, pour laquelle le capitaine réclamait le frêt; mais on fut amené à cette occasion à parler des principes que nous venons de mentionner. Le passage en question est conçu en ces termes: „On a prétendu qu'il n'y avait pas lieu d'appliquer ici les principes relatifs à la contrebande, parceque la marchandise était destinée pour un port neutre. Il est assurément vrai que des marchandises qui sont destinées pour l'usage d'un pays neutre ne doivent jamais être considérées comme articles de contrebande, quel

que soit d'ailleurs leur caractère, quelque propres qu'elles puissent être à des applications guerrières. Mais si ces biens sont destinés pour l'usage direct et avoué de la flotte et de l'armée ennemies, nous voudrions connaître une autorité qui fasse ici une exception aux règles générales de la contrebande, même dans le cas où il s'agirait d'une marchandise neutre. Supposons que, pendant une guerre entre notre gouvernement et l'Angleterre, une flotte anglaise mouillât dans un port neutre, serait-il permis à un navire neutre d'amener dans ce port des vivres ou des munitions de guerre ouvertement et exclusivement destinées à la flotte de nos ennemis? Ne serait-ce pas une immixtion à la guerre, une subvention militaire accordée à nos adversaires? Même si les marchandises appartenaient à des neutres, elles n'en porteraient pas moins, à cause de leur destination le caractère de contrebande dans son acception la plus compromettante; le simple fait qu'elle se rend dans un port neutre ne la protégerait pas contre la contrebande.... Nous ne voyons pas pourquoi ce fait pourrait changer quelque chose à l'application de la règle; car on ne ferait que faire indirectement ce qu'il est défendu de faire directement. Prétendra-t-on que les neutres peuvent, en toute légitimité, amener des provisions à une flotte anglaise qui se préparerait dans le port de Bordeaux à une expédition contre les États-Unis? Leur reconnaîtra-t-on le droit de venir ravitailler une flotte anglaise stationnée devant nos côtes?[1] Nous ne pensons pas qu'il puisse y avoir deux opinions sur ce sujet. Or, bien que les exemples que nous avons choisi aillent très-loin, nous ne pensons pas qu'ils contiennent une subvention plus matérielle que celle

[1] Pour la question dont il s'agit ici, il est indifférent que le juge américain mette les vivres au nombre des articles de contrebande, ce qui, comme nous l'avons vu, est une erreur. Si nous remplacons le mot „provisions" par „contrebande de guerre" ou „munitions de guerre" la déduction est de tous points parfaitement juste.

que l'on couvre, dans le cas qui nous occupe, du manteau d'un lieu de destination neutre.“ [1]

Marquardsen cite encore une sentence du 26 Mai 1855, rendue en l'affaire de *Vrow Houwina* où il est dit „que la contrebande de guerre est saisissable sous pavillon neutre, quand elle appartient à l'ennemi, ou quand elle est dirigée vers le territoire, les armées ou les flottes de l'ennemi“.[2] Nous avons vu que le droit international permet aux flottes d'entrer dans les ports neutres; il en résulte que le juge français estimait qu'il y avait des cas dans lesquels la contrebande de guerre destinée à des ports neutres est saisissable. La même opinion est défendue dans une série de sentences de tribunaux anglais, citées par Wildmann.[3] Cette opinion, du reste, n'a jusqu'à présent pas été contestée.

Nous ne pouvons en revanche en dire autant de l'opinion suivant laquelle les articles de contrebande transportés dans un port ennemi ne sont pas en tous cas saisissables. Des principes que nous avons exposés, il résulte que des transports d'articles de contrebande ne sont saisissables que lorsqu'ils sont destinés à un belligérant, dans des conditions qui lui permettent de les appliquer à ses opérations militaires. Bien qu'il résulte de la facilité actuelle des communications par chemin de fer et bateaux à vapeur que la position relativement au théâtre de la guerre du port de destination des articles de contrebande n'ait plus aujourd'hui l'importance qu'elle avait autrefois; il n'y en a pas moins de nos jours encore certains cas dans lesquels il est incontestable, à cause de l'éloignement du port de destination et d'autres circonstances analogues, que des articles de contrebande dirigés sur

[1] Wheaton, *reports*, I, p. 387.
[2] Marquardsen, p. 44.
[3] Wildmann, II, p. 217 et 218.

un port belligérant ne doivent pas être appliqués à la guerre. Dans de pareilles circonstances, il n'y a pas lieu de punir le navire neutre. C'est ainsi que Schmalz a fait observer quelle grande différence il y aurait dans une guerre entre la France et l'Italie par exemple, entre un transport de contrebande destiné pour Bordeaux et un autre destiné pour Marseille.[1] Les publicistes anglais eux-mêmes reconnaissent que le neutre n'est pas punissable s'il agit en toute bonne foi, et s'il résulte des circonstances que la marchandise qu'il transporte n'est pas destinée à la guerre. C'est pour cela qu'il ne faut pas saisir les articles de contrebande qu'un vaisseau neutre porte avec lui pour l'usage de l'équipage et des passagers, ou ceux dont la petite quantité garantit le caractère inoffensif.[2]

La fin du voyage efface la culpabilité du neutre, qui ne peut être puni que s'il est surpris en flagrant délit.[3] Ce principe a été reconnu par Sir W. Scott lui-même, qui dit à propos de l'affaire du navire *the Jonina*: „Mais en outre, si les biens ne sont pas pris *in delicto* et pendant l'accomplissement réel du voyage, on n'y attache généralement pas de peine aujourd'hui.“[4] Il est vrai que dans un autre cas, Sir W. Scott a exprimé le principe contraire; il appuie cette décision sur le fait que le navire neutre en question s'était servi, pour transporter de la contrebande dans les Indes, de papiers faux et d'une feuille de route fausse, et condamne la cargaison de retour pour

[1] Schmalz, *europäisches Völkerrecht*, p. 287 et 288.

[2] Phillimore, III, p. 358: „Pitch and tar *bona fide* intented for the ships use which carries them are not contreband. The *bona fides* is a question to be determined by all the circumstances of the case, among which the quantity is a very material ingredient.“ Robinson, V, p. 334.

[3] Heffter, p. 287. Wheaton, II, p. 165. Jacobson, *Seerecht*, p. 422 et 423. Wildmann, II, p. 218, étend avec raison ce principe au cas dans lequel le vaisseau neutre est originairement destiné pour un port ennemi, mais change plus tard de route avant d'être saisi et se dirige sur un port neutre.

[4] Robinson, III, p. 168.

ce fait.[2] On ne peut mettre en doute que cette sentence ne soit tout arbitraire; il n'y avait dans les circonstances particulières du cas aucun motif fondé de dévier de la règle générale, suivant laquelle on ne peut punir que les navires surpris en flagrant délit.

DES PEINES ENTRAINÉES PAR LE DÉLIT DE CONTREBANDE DE GUERRE.

La punition de la contrebande présente aussi des difficultés. L'état belligérant n'a pas de juridiction sur le sujet neutre; en droit strict, il ne devrait pas pouvoir le châtier. La pratique internationale, toutefois, a marché d'un pas ferme dans une tout autre voie; mais si le principe est établi, la manière et la mesure de l'application sont restées jusqu'à ce jour l'objet de grandes incertitudes. On serait tenté d'affirmer que l'histoire du droit international a sur ce point pris la direction inverse de celle qu'elle a suivie partout ailleurs; que contrairement aux lois ordinaires d'un développement normal, elle a passé petit à petit de principes indulgents et éclairés à une manière d'agir plus sévère. Si cela n'est pas vrai d'une manière générale, c'est pourtant ce qui a lieu dans la pratique de la France, d'un pays qui dans ces derniers temps a pourtant contribué pour beaucoup aux progrès du droit maritime international.

D'anciens publicistes, entre autres Bynkershoek et surtout l'anglais Zouch,[1] établissent le droit du belligérant à

[2] Robinson, II, p. 343.

[1] Zouch, *juris et judicii fecialis sive juris inter gentes et quaestionum de eodem explicatio*, T. II, § VIII, qu. 13. Zouch a vécu de 1590 à 1660.

s'emparer de la contrebande de guerre et même, suivant les cas, du navire neutre qui la porte; toutefois, l'ordonnance française de 1584 décidait à l'article 69 que les articles de contrebande ne pouvaient être saisis que moyennant payement de la valeur. La confiscation de la marchandise prohibée n'apparaît que dans l'ordonnance de 1681; mais en même temps le navire et le reste de la cargaison sont déclarés libres.[1] L'ordonnance de 1704 fit un pas de plus; elle enveloppa dans la condamnation de la contrebande le reste de la cargaison. Le règlement de 1778, qui est resté en vigueur jusqu'à ce jour restreint la confiscation à la seule contrebande, toutes les fois que la valeur de celle-ci n'atteint pas les trois quarts de la valeur de la cargaison totale; dans le cas contraire en revanche, le droit de saisie s'étend non seulement à tout le chargement, mais encore au navire lui-même. Hautefeuille cependant remarque avec raison qu'une pareille disposition est tout arbitraire, et qu'elle ne se retrouve pas dans un seul traité.[2]

Suivant les anciens publicistes, la confiscation de la contrebande entraînait celle du reste de la cargaison et du navire lorsque le tout appartenait au même propriétaire; suivant quelques auteurs aussi, lorsque le propriétaire de la cargaison libre et du navire défendu avait connaissance de la contrebande qui s'y trouvait. Zouch se range à la première de ces opinions, Bynkershoek à la seconde; celui-ci ajoute cependant de la manière la plus expresse que, pour que le navire puisse être saisi, il faut non-seulement que le propriétaire ait connaissance de l'existence à bord d'articles de contrebande, mais encore que propriétaire et capitaine soient réunis dans une seule personne. Bynkershoek expose que les États-Généraux des Pays-Bas, soit

[1] Wheaton, *histoire*, p. 82.

[2] Hautefeuille, IV, p. 443. Comme le remarque Jacobson dans son droit maritime, p. 656, les tribunaux des prises français se sont strictement conformés à cette prescription.

dans leurs édits, soit dans les traités qu'ils ont conclus sont toujours restés fidèles au principe que la contrebande seule était soumise à la confiscation, jamais le vaisseau ou le reste de la cargaison; il continue ensuite en ces termes: „Haec est sententia pactorum et edictorum; si ex his jus gentium metiamur, dicendum videbatur nunquam naves, nunquam merces licitas publicari ob merces illicitas, quae eadem nave vehuntur. Sed non autem ex his jus gentium efficere, quia ratio, juris gentium magistra non patitur, ut omnino generaliter et indistincte haec intelligamus; nam, quod ad navim, distinguendum puto an haec ad ipsum navarchum, an ad alios pertineat. Si ad ipsum navarchum, iterum distinxerim an sciverit, ut plerumque scit, res illicitas navi suae imponi, an ignoraverit, ut si nautae, navarcho forte absente, aliquid illicitnm in ea condiderint. Si sciverit, ipse in dolo est, quod navim suam locaverit ad usum rei illicitae et navis publicabitur, secus si ignoraverit, quia sic dolo caret.“ [1] Heineccius, qui écrivit peu de temps après Bynkershoek, nous dit que la théorie de ce publiciste était, à peu d'exception près, suivie par la pratique du temps. C'est ainsi que les traités de 1648 et 1650 entre l'Espagne et la Hollande, celui de 1655 entre la France et la ligue hanséatique restreignent la confiscation à la contrebande. Heineccius ajoute cependant la remarque suivante: „Sed quemadmodum ejus modi pacta ad exceptionem pertinent; ita facile patet regulam istis non tolli; adeoque certi juris esse ob merces illicitas naves etiam in commissum cadere.“ [2]

Vattel paraît considérer comme s'entendant de luimême le principe que la contrebande seule peut être confisquée à l'exclusion du navire et du reste de la cargai-

[1] Bynkershoek, *quaest. jur. publ.*, lib. I, cap. 12.

[2] Heineccius, *de navibus ob vecturam vetitarum mercium commissis*, cap. II, §§ 3—6.

son. Au moins ne parle-t-il que de la confiscation de la contrebande, et examine-t-il longtemps si l'on ne devait pas se borner à une saisie des articles défendus. Il conclut que la simple saisie ne donne pas aux belligérants un moyen de répression suffisant pour empêcher un commerce si dangereux pour eux; c'est pour cela que la pratique des nations a tranché la question en faveur de la confiscation. Vattel termine en disant: „Pour éviter donc des sujets perpétuels de plainte et de rupture, on est convenu, d'une manière tout-à-fait conforme aux vrais principes, que les puissances en guerre pourront saisir et confisquer toutes les marchandises de contrebande que des personnes neutres transporteront chez leur ennemi, sans que le souverain de ces personnes-là s'en plaigne, comme d'un autre côté la puissance en guerre n'impute point aux souverains neutres ces entreprises de leur sujets. On a soin même de régler en détail toutes ces choses dans des traités de commerce et de navigation.“ [1]

On peut ajouter que cette opinion de Vattel, exprimée du reste dans l'article 26 du traité d'Utrecht entre l'Angleterre et la France, [2] est reconnue par le droit international moderne. Sans doute, la ligne de çonduite suivie par l'Angleterre et la France ne nous permet pas de dire que les principes que nous venons d'exposer aient été suivis avec tout l'ensemble et toute la conséquence désirable; ils n'en restent pas moins les seuls corrects; ils n'en ont pas moins reçu, comme nous l'avons vu, l'assentiment du plus éminent des publicistes français.

Au contraire de Vattel, les auteurs anglais s'efforcent, sur ce point comme sur les autres, de justifier la manière d'agir de leur nation; ils sont malheureusement incapables de suivre l'exemple de Hautefeuille, de sacrifier l'égoïsme

[1] Vattel, Lib. III, chap. VII, § 113.
[2] Du Mont, *corps diplomatique*, Vol. VIII, T. I, p. 349.

national aux exigences supérieures du droit et de la morale. Phillimore reconnaît que suivant le droit international moderne, on ne peut dans la règle confisquer que la contrebande seule; mais il prétend que dans certains cas, on applique „les dispositions vigoureuses de l'ancienne loi“. Le vaisseau neutre peut en conséquence, suivant lui, être confisqué toutes les fois qu'il a le même propriétaire que la contrebande, et dans les cas suivants:

1° Lorsque le navire chargé de contrebande cherche à donner le change sur sa destination.

2° Lorsque l'on cherche à dissimuler quel est le propriétaire et qu'en outre le transport renferme une violation de traité.

3° On est d'avis que lorsque un navire pendant l'aller cherche à dissimuler la contrebande il peut être confisqué à son retour; et l'inconduite du subrécargue (agent du propriétaire), peut également affecter les intérêts du propriétaire.

4° Un vaisseau particulier a été confisqué à cause du commerce illicite que faisait un officier chargé du commandement par la cour de l'amirauté.

La partie du chargement qui n'est pas comprise dans la contrebande peut, suivant Phillimore, être confisquée toutes les fois qu'elle a le même propriétaire que les articles prohibés. Le publiciste anglais fonde cette opinion sur un passage de Bynkershoek, qui permet la confiscation dans notre cas, *ob continentiam delicti.*[1] Étendre la

[1] Phillimore, III, 371—373. Wildmann (II, 216—217) partage la même opinion sur la punition du délit de contrebande. Il reconnaît qu'en règle générale on ne doit confisquer que la contrebande, mais il fait à peu près les mêmes exceptions que Phillimore. Dans quelques points, il est plus indulgent; ainsi il ne mentionne pas le cas dans lequel le transport de la contrebande est expressément défendu par un traité, cas que Phillimore met au nombre de ceux où la confiscation du navire est permise. En outre, il est un cas dans lequel les marchandises non prohibées, lors même qu'elles appartiennent au même propriétaire que la contrebande, ne doivent suivant Wildmann pas être confisquées. Se fon-

pénalité à des objets tout-à-fait inoffensifs, purement parce qu'ils ont le même propriétaire et sont renfermés dans le même espace que des objets prohibés, est un procédé fort-peu juridique; ces objets n'ont aucun rapport avec le délit de contrebande commis par le neutre. Si l'on voulait en droit criminel, introduire dans des circonstances analogues la notion de „continentia delicti" on arriverait à des résultats absurdes.

Tout autre est, suivant les principes du droit commun, la position du vaisseau; dès que le propriétaire a connaissance des marchandises qui se trouvent sur son navire, il est complice du délit; il n'est par conséquent pas moins punissable que le propriétaire de la contrebande. On ne peut donc déduire des principes généraux du droit aucune objection à la confiscation du navire, surtout pas si navire et cargaison prohibée appartiennent à deux personnes différentes; on ne pourra, en effet, opposer dans ce cas ce qu'on opposerait dans le cas contraire, que le propriétaire du navire est déjà puni par la perte de la cargaison. L'essentiel au point de vue juridique est que le propriétaire ait eu connaissance de l'emploi donné à son navire et qu'il ait, tacitement ou expressément, donné son consentement à cet emploi. Dans ce cas, la confiscation du navire en sus de la confiscation du chargement serait un procédé juridiquement et strictement conséquent. Mais, comme nous l'avons dit, le droit moderne se rapproche d'une pratique plus indulgente.

dant sur une sentence d'un tribunal anglais citée par Robinson, VI, p. 403, il établit la règle suivante: „The general rule is that the ship herself and the innocent parts of the cargo also, belonging to the owner of the contreband, will be subject to condamnation on the known principle that the infection of contreband extends to all interests included in the same claim, on behalf of the same proprietor. But where the government had permitted a trade in innocent articles, specifying such as were considered not innocent, and had directed all other goods to be restored; it was held that this direction implied that the general principle of contreband contagion was not to be applied to goods or ships which where the objects of the order."

A côté des publicistes anglais, plusieurs auteurs modernes soit en Allemagne soit en France, ainsi Ortolan, Pistoye et Duverdy et Heffter, partagent l'opinion que le vaisseau neutre peut dans certains cas être confisqué pour transport de contrebande; mais ils n'appuient leur manière de voir que sur la pratique de quelques puissances isolées.[1] Celle-ci a cependant contre elle la pratique bien plus importante et déjà constatée par Vattel de toutes les autres nations, qui se contentent de confisquer la contrebande. En revanche, le principe que le navire doit perdre son frêt est généralement admis.[2] Il est également incontestable que certains traités permettent la confiscation du bâtiment, quelquefois même du reste de la cargaison. Mais le plus grand nombre des traités exclut expressément, comme le reconnaît Heffter, la confiscation du vaisseau, et autorise le capitaine à se soustraire à la saisie et aux inconvénients qui en résultent par la livraison immédiate des articles prohibés.[3]

Ce principe doit cependant, sauf les dispositions contraires de traités particuliers, être considéré comme reconnu par le droit commun. C'est ce que reconnaissent Wheaton et Marquardsen dans le consciencieux ouvrage déjà cité sur l'affaire du Trent.[4] Wheaton fait observer, il est vrai, que la confiscation du navire et de la marchan-

[1] Ortolan, p. 180. Pistoye et Duverdy, Vol. I, p. 406. Heffter, p. 287. Jouffroy, p. 299—306, dit aussi que l'on peut confisquer le navire dans certains cas, mais jamais les marchandises licites. Heffter ne parle que de la confiscation du vaisseau neutre. Hautefeuille, IV, p. 343, se prononce, comme nous l'avons vu, contre la confiscation, soit du navire, soit des marchandises licites.

[2] Déjà Bynkershoek, (Liv. I, chap. 10) défend ce principe en ces termes: „Nam mercedes non debentur, nisi itinere perfecto, et ne perficeretur, hostis jure prohibuit.“ Il reconnaît cependant que les tribunaux hollandais, suivant le principe du droit romain „si pignus publicatur, jus pignoris non extinguitur“ ont rendu des décisions dans un sens différent.

[3] Heffter, p. 288. v. Steck, *Handelsverträge*, p. 208 et 209.

[4] Wheaton, II, p. 165. Marquardsen, p. 48.

dise étrangère à la contrebande lorsque ces deux objets ont le même propriétaire que la contrebande, ne se justifie que dans les cas où par des papiers faux et d'autres tromperies de ce genre on cherche à dissimuler le véritable but du voyage. La cause de la confiscation réside alors, non pas dans le transport de la contrebande, mais dans le fait que les papiers sont faux, de telle sorte que ce cas ne devrait pas être traité dans ce chapitre.

Marquardsen se prononce d'une manière encore plus accusée, et s'exprime comme suit: „De nos jours, les traités, la pratique des tribunaux et les auteurs qui ont écrit sur le droit international ont restreint la confiscation aux marchandises prohibées.[1] Le réglement français du 2 Juillet 1778, qui permet de confisquer le vaisseau lorsque la cargaison se compose pour plus des trois quarts d'articles de contrebande, est une exception à la règle; d'autre part, les traités du 11 Juin 1799 et du 1 Mai 1828 entre la Prusse et les États-Unis qui accordent au neutre une indemnité pour la contrebande saisie, s'éloignent aussi des principes généralement reconnus."

Marquardsen expose ensuite que le vaisseau neutre qui opère ces transports pour le compte des belligérants prend part à la guerre d'une manière qui l'expose à se faire considérer comme ennemi et à se faire confisquer à juste titre.[2] Ce principe toutefois n'a pas été reconnu par le droit international d'une manière aussi générale; le transport ne doit pas être considéré en tous cas comme une participation à la guerre; il faut faire ici une distinction. S'il y a réellement participation, si par exemple le navire a été affrêté pour le transport de contrebande, nous croyons la confiscation permise; tous les autres genres de

[1] Le droit commun prussien, comme on le voit aux §§ 213—216, T. I, Titre IX, borne aussi la confiscation aux marchandises prohibées qui se trouvent à bord du bâtiment neutre.

[2] Marquardsen, p. 54.

transports sont permis aux neutres. Du reste, malgré la tournure générale que Marquardsen a donnée à l'expression du principe, il ne désigne pourtant plus loin comme punissable que le transport de contrebande de guerre et paraît donc ne l'entendre qu'avec la restriction sus-mentionnée.

Il est généralement reconnu que les vaisseaux de guerre qu'un neutre amène à l'un des belligérants peuvent être confisqués par l'autre; quelques publicistes étendent même ce droit aux navires marchands. Dans le cas d'un transport de troupes et de dépêches, tous les auteurs, y compris Hautefeuille,[1] permettent la saisie, non-seulement des choses en question, mais encore du vaisseau neutre qui les porte. Wildmann va jusqu'à exprimer l'opinion, fausse suivant nous, que lorsqu'un navire porteur de dépêches ennemies est saisi, mais absous par le tribunal à cause de la non-culpabilité de ce transport, le propriétaire du navire doit porter les frais du procès; le belligérant, en effet, a suivant Wildmann le droit de s'enquérir des rapports que les dépêches trouvées peuvent avoir avec la guerre.[2] Il est déjà onéreux pour le propriétaire de devoir dans ce cas se soumettre à la saisie sans recevoir d'indemnité. Mais lui imposer encore les frais du procès serait une dureté excessive et que rien ne justifierait.

[1] Hautefeuille, II, p. 461.
[2] Wildmann, II, p. 244.

LE DROIT DE PRÉEMPTION.

Jusqu'à ce jour l'Angleterre a réclamé et appliqué un droit de préemption sur les articles compris sous la dénomination de contrebande relative; la mise en pratique de ce droit ne dépend suivant elle que de la volonté et des intérêts des belligérants.

Phillimore, en contradiction complète avec la vérité historique, prétend que jusqu'à la paix de Westphalie les belligérants pratiquaient le droit de préemption sur toutes les marchandises neutres sans exception; ce serait depuis lors seulement suivant lui que ce droit aurait été restreint à ce qu'on appelle la contrebande relative.[1] A l'appui de cette hardie assertion, il ne cite qu'un traité conclu en 1641 entre le Danemark et l'Espagne et l'autorité de Grotius. Mais, dans le passage invoqué par Phillimore,[2] le publiciste hollandais se borne à remarquer que quelques ordonnances françaises du XVI[e] siècle prescrivent pour la contrebande de guerre la préemption au lieu de la confiscation et à ajouter que, comme nous l'avons déjà vu, des belligérants[3] ont dans certains cas pendant le XVI[e] siècle interdit aux neutres tout commerce avec leurs ennemis. Il résulte en outre des déclarations de Grotius qu'en 1575, pendant la guerre entre la Hollande et l'Espagne, l'Angleterre a fait à la première de ces deux puissances des

[1] Phillimore, III, 362.
[2] Grotius III, 1, § V, 4, dans la note.
[3] Voyez p. 25.

réclamations sérieuses à propos d'un procédé analogue à ce dont elle prétend aujourd'hui avoir le droit.

La fausseté de l'assertion de Phillimore est donc prouvée par l'autorité même sur laquelle il s'appuie. Ce n'est que dans les derniers temps qu'il a été question d'un droit de préemption ou mieux d'expropriation sur certains objets amenés par les neutres aux ennemis. Un pareil droit fut en particulier souvent appliqué par l'Angleterre dans le courant du XVIII[e] siècle; deux ordonnances anglaises de 1793 et 1795 et la pratique qui s'y rattacha firent grand bruit par ce fait. Nous avons déjà parlé page 77 du contenu de ces ordonnances. Ajoutons seulement que les Anglais payèrent les céréales destinées pour des ports français et trouvées sur des vaisseaux neutres aux prix de facture augmentés de dix pour cend; Jouffroy fait observer toutefois que les intérêts des neutres n'étaient nullement satisfaits par là; les prix du blé en France étaient en effet à cette époque beaucoup plus élevés que ceux des ports neutres indiqués dans les factures.[1] Si l'on considère le temps perdu par suite du relâchement forcé en Angleterre, la nécessité de renoncer peut-être à un bon chargement de retour et d'autres avantages analogues, il est incontestable que, sans parler de la violence d'une mesure imposée aux neutres sans nécessité comme nous l'avons vu, le dédommagement accordé est insuffisant. Ces procédés de l'Angleterre forcèrent la France à des représailles. Cependant, dans l'arrêté du 9 Mai 1793 le gouvernement français

[1] Jouffroy, p. 155—157. Hautefeuille fait la remarque suivante: „Le payement du prix même intégral, même en y ajoutant un bénéfice commercial raisonnable, ne peut pas masquer et encore moins changer la nature du fait; il ne peut même réparer le dommage réel causé au propriétaire des marchandises.“ L'auteur développe sa pensée et termine en disant: „Ce n'est pas le prix de la marchandise, même fixé comme au lieu de destination qui peut l'indemniser des pertes qu'il éprouve dans une pareille circonstance. Et je suppose ici que le belligérant préempteur paie ce prix de suite et sans retard: fait excessivement rare si jamais il s'est réalisé.“ (T. II, 273).

déclara vouloir payer aux neutres les céréales et autres marchandises saisies aux prix du port anglais auxquelles elles étaient destinées.[1]

Phillimore dit que la pratique des tribunaux des prises anglais accorde aux propriétaires neutres contre lesquels s'exerce le droit de préemption un bénéfice de dix pour cent sur les prix d'achat. Il ne cherche pas à justifier cette manière de faire; il se borne à dire qu'elle a été reconnue dans le traité du 19 Novembre 1794 entre l'Angleterre et les États-Unis et dans celui de 1803 entre l'Angleterre et la Suède.

Wildmann demande aussi qu'on accorde aux neutres un bénéfice convenable; mais il faut suivant lui prendre pour base les prix d'achat et les autres frais faits par le propriétaire, mais non pas le prix du port de destination.[2]

Quoi qu'il en soit, ce procédé dicté par l'égoisme national, défendu par les publicistes anglais sans égard pour les droits, la dignité et l'indépendance de la science, est contraire aux principes généraux appliqués en tous temps et chez tous les peuples dans les expropriations de biens privés, faites au nom de l'intérêt public et contre la volonté du propriétaire.[3]

[1] Lebeau, *nouveau code des prises maritimes*, III, p. 96.

[2] Wildmann, p. 221. Oke Manning défend aussi ce droit dans ses *Commentaries on the law of nations*, p. 313.

[3] Dans un pareil cas, le droit prussien prescrit le remboursement au propriétaire non seulement de la valeur ordinaire, mais encore de la valeur extraordinaire de la marchandise (§ 11 de la loi sur les chemins de fer du 3 Novembre 1838). D'après le § 114, I[e] partie, titre II du code prussien la valeur extraordinaire d'une chose repose sur l'utilité que cette chose peut avoir dans certaines circonstances particulières; la valeur ordinaire au contraire est, suivant le § 112 du même code la valeur commune d'une chose, celle qu'elle a pour tous les propriétaires indistinctement. — Il s'agit ici en réalité de l'application d'un droit d'expropriation; car le droit de préemption dans le sens rigoureux du mot, suppose l'existence d'un autre acheteur; de telle sorte que le propriétaire du droit de préemption succède aux droits que le premier acheteur a acquis par un contrat déjà conclu, mais non encore consommé par la livraison de l'objet rendu (L. 75, Dig. XVIII, 1 et L. 21, § 5, Dig. XIX, 1). Mais dans la plupart des cas dans lesquels des

Un publiciste anglais cité par Phillimore, Mr Ward, cherche à justifier le droit de préemption. Il en fait, non pas un droit des belligérants, mais un avantage fait aux neutres; le belligérant aurait au fond le droit de confisquer la contrebande relative et accorde une faveur au propriétaire en se contentant d'exproprier. Phillimore lui-même considère ce droit, applicable en particulier aux munitions navales et militaires suivant le traité de 1810 entre le Portugal et l'Angleterre, comme un compromis entre le droit de confiscation du belligérant et le droit des neutres d'exporter leurs produits Cette manière de voir repose sur la théorie erronnée qui déduit la notion de contrebande des droits des belligérants au lieu de la faire découler des devoirs des neutres. Le commerce des neutres est libre partout où il ne contrarie pas les devoirs entraînés par la neutralité; toute autre restriction qui lui serait imposée serait injustifiable: „Cette liberté, cette indépendance“, dit Hautefeuille, „sont telles que tant que le neutre ne s'écarte pas de son devoir, elles doivent être respectées d'une manière absolue et que le belligérant ne peut, sans violer tous les principes du droit international, y porter la moindre atteinte. Les raisons que j'ai déve-

neutres amènent du blé ou des articles analogues dans un port neutre, un pareil acheteur n'existe pas. Si donc les belligérants avaient le droit de saisir contre la volonté du propriétaire neutre les provisions destinées à leurs ennemis, ils devraient observer toutes les conditions du contrat de vente conclu avec ceux-ci. A défaut d'un tel traité anterieurement conclu, c'est d'après le traité qui se serait probablement conclu plus tard, c'est-à-dire les cours du marché de destination qu'il faut déterminer l'indemnité. Supposons qu'il s'agisse simplement d'une expropriation de propriété privée neutre par le belligérant, celui-ci devra indemniser le neutre de tout le dommage qu'il lui cause, y compris le frêt de retour et les autres avantages analogues qu'il était fondé à espérer; Mais il est impossible de déterminer exactement tous ces avantages et comme le remarque avec beaucoup de justesse Hautefeuille, une indemnisation complète du neutre doit être en tous cas mise au nombre des impossibilités. Dans la supposition que nous avons faite, il faudrait donc bonifier au neutre le prix qu'il aurait pu obtenir dans le port de destination et pour les autres avantages probables, juger *ex aequo et bono.*

loppées pour établir que le belligérant n'a pas le droit de forcer un peuple neutre à lui vendre certaines denrées, s'appliquent toutes au droit de préemption. Je crois donc pouvoir affirmer que ce droit n'existe pas."[1] Cette exposition est parfaitement juste. Les résultats auxquels arrive Hautefeuille peuvent d'autant moins être attaqués que l'Angleterre est de toutes les nations la seule qui réclame le droit de préemption; toutes les fois que ce droit a été appliqué ailleurs, il ne le fut comme en 1793 que *jure retorsionis,* à titre de représailles contre l'Angleterre. En dehors de trois traités dont nous avons déjà parlé, conclus par l'Angleterre avec la Suède en 1803, avec les États-Unis en 1794 et avec le Portugal en 1810, le droit de préemption n'est pas, que nous sachions, reconnu par un seul traité de commerce. Le traité de commerce entre la Prusse et les États-Unis, suivant lequel la confiscation de la véritable contrebande de guerre doit être remplacée par la préemption, ne doit naturellement pas être compté ici.

Le commerce maritime des neutres avec les belligérants n'est soumis à aucune autre restriction que celles relatives à la contrebande de guerre ou à celles découlant d'un blocus régulièrement entrepris. La prétention anglaise d'appliquer le droit de préemption dans tous les cas où l'on veut affamer un port sans le bloquer régulièrement n'est donc qu'une extension tout arbitraire et par conséquent inadmissible du droit de blocade; Wheaton lui-même se prononce très-énergiquement contre une pareille doctrine.[2] Ce publiciste ajoute toutefois que ce droit serait fondé si des considérations de conservation personelle poussaient les belligérans à en faire usage. On ne peut pas en effet, si l'on veut éviter la partialité et les subtilités juridiques, défendre aux belligérants de s'emparer

[1] Hautefeuille, II, p. 273.
[2] Wheaton, *droit international,* p. 150—161.

d'une cargaison de céréales, lors même que cette cargaison appartiendrait aux neutres; ils donnent une indemnité suffisante, comprenant le *lucrum cessans* comme le *damnum emergens*. Il faut réellement qu'il y ait eu nécessité réelle, et aucun autre moyen moins violent de sauver l'existence; ainsi ni le désir de nuire à l'ennemi, ni la plus grande commodité du belligérant ne sont des motifs suffisants. Ce droit de conservation personelle est, on le sait, reconnu dans tous les domaines, dans le droit civil et dans la procédure, dans le droit international et dans le droit criminel; partout il ne s'agit que de déterminer les limites dans lesquelles il peut être exercé, ce qui présente quelquefois de grandes difficultés. Mais le droit de conservation personelle a son fondement en lui-même et non pas dans d'autres principes; il est donc plus correct de dériver le droit de préemption du droit de conservation personelle que du droit international. Grotius ne reconnaît pas non plus de droit de préemption dans ce dernier sens. Il dit à propos des articles qu'il qualifié de contrebande relative: „In tertio illo genere, usus ancipitis, distinguendus erit belli status; nam si tueri me non possum, nisi quae mittuntur intercipiam, necessitas ut alibi exposuimus jus dabit sed sub onere restitutionis, nisi causa alia accedat.“[1] Grotius ajoute, à propos des conditions dans lesquelles on peut faire usage du droit de préemption: „Hinc primo sequitur in gravissima necessitate revivescere jus illud pristinum rebus utendi, tanquam si communes mansissent, quia in omnibus legibus humanis, ac proinde et in lege dominii summa illa necessitas videtur excepta. — Hinc illud, ut in navigatione, si quando defecerint cibaria, quod quisque habet in commune conferri debeat.“ L'auteur expose ensuite que le belligérant ne doit faire usage de son droit qu'après avoir épuisé tous

[1] Grotius, III, I, § V, 3.

les autres moyens, dans les cas seulement où le propriétaire lui-même n'aurait pas besoin de sa marchandise et à condition d'une indemnité prompte et complète.[1]

Avec ces restrictions, le droit de préemption est reconnu par la plupart des publicistes allemands.[2] Tel parait être aussi l'avis de Heffter; au moins dit-il dans un passage que nous avons déjà cité qu'il est quelquefois permis à des belligérants d'avoir recours à des voies de fait contre les neutres qui mènent à l'ennemi de la contrebande relative;[3] en outre, Heffter se prononce peu après contre la droit de préemption, tel qu'il est défendu en Angleterre.[4] Sans doute, Heffter n'appuie pas suffisamment sur ce que les voies de fait ne sont permises que comme conséquence nécessaire du droit de conservation personelle. En tous cas, Phillimore est dans l'erreur lorsqu'il met Heffter au nombre des auteurs qui partagent son opinion.[5]

Hautefeuille refuse aux belligérants le droit de préemption même dans les étroites limites que nous venons de tracer. Il fonde son opinion sur l'indépendance des nations les unes vis-à-vis des autres, sur le fait qu'un pareil droit, sur l'application duquel le belligérant aurait seul à statuer, conduirait à beaucoup de contraventions et de

[1] Grotius, II, II, §§ VI, VII, VIII, IX.

[2] Klüber, *europäisches Völkerrecht*, § 289. Martens dit que ce droit a été très-souvent employé lorsque les belligérants doutaient si la marchandise neutre faisait ou non partie de la contrebande. Mais il ne dit pas s'il approuve ce procédé qui se rapproche beaucoup de la pratique anglaise (*précis du droit des gens*, § 319).

[3] Heffter, p. 286.

[4] Heffter, p. 288. P. 266 Heffter dit: „Dagegen ist es höchstens nur als eine Maſsregel der höchsten Noth zu entschuldigen und nur gegen vollständige Entschädigung zulässig, wenn ein kriegführender Theil neutrale Sachen, z. B. Schiffe in Beschlag nimmt und zu seinen Zwecken verwendet (jus angariae), oder neutrale Waaren, Magazine, Getreide und dergl., was sich zufällig auf seinem Gebiete befindet oder auf offener See angetroffen wird, für seine Zwecke gebraucht, wenngleich gegen Vergütung des Werthes vermittelst eines sogenannten Vorkaufs."

[5] Phillimore, III, p. 363.

violences contre les neutres. Tous les inconvénients résultant du fait que l'on a déduit la notion de contrebande d'un droit du belligérant et non pas d'un devoir du neutre reparaîtraient donc ici.[1] Hautefeuille nous semble sur ce point trop pessimiste; sa théorie, qui nous paraît très-juste, est incomplètement appliquée. Nous accordons qu'un droit comme celui dont il est ici question, peut amener des contraventions; mais, comme Hautefeuille le reconnaît lui-même, c'est le fait des tous les autres droits des belligérants, du droit, par exemple, de confisquer la contrebande sur les vaisseaux neutres et du droit de blocus. D'ailleurs, nous ne pouvons admettre que le droit de préemption tel que nous l'avons défini, ait les inconvénients de la théorie anglaise de la contrebande de guerre; cette théorie en effet repose entièrement sur les intérêts des belligérants, tandis que notre théorie de la préemption, au lieu de favoriser les belligérants, restreint leurs droits aux cas d'impérieuse nécessité. Le droit de la conservation personelle est aussi bien établi que la liberté et l'indépendance des nations les unes vis-à-vis des autres; disons mieux: le premier est la base et la condition des autres; il est donc naturel de faire fléchir les dernières en cas de conflit, toutes les fois que ceux dont l'existence est com-

[1] Hautefeuille, II, p. 162—171. A l'appui de son assertion, Hautefeuille cite l'exemple suivant. En 1846, la France et l'Angleterre se trouvèrent à la suite de mauvaises récoltes dans une telle disette de céréales qu'une famine était à craindre dans les deux pays si des importations considérables n'avaient lieu. Comme les récoltes avaient également été mauvaises dans les autres pays d'Europe, que la Russie seule avait alors abondance de blé, Hautefeuille pense que si l'empereur de Russie avait alors défendu l'exportation des céréales pour l'Angleterre et la France, ces deux puissances auraient dû se soumettre aux conséquences de cette disposition et n'auraient pas eu le droit d'en exiger le retrait. Il nous semble toutefois que si la France et l'Angleterre n'avaient pas eu d'autre moyen d'éviter la famine, elles auraient fort bien pu déclarer la guerre à la Russie pour la forcer à retirer sa défense inhumaine; le monde entier aurait considéré une telle guerre comme parfaitement juste; elle aurait été justifiée en effet par le droit de conservation personelle dont nous avons parlé.

promise ont encore la force pour eux. C'est ainsi qu'il en a toujours été et qu'il en sera toujours, en dépit des théories contraires, dont nous reconnaissons les intentions bienveillantes. Quelque dénuée de tout fondement que soit la théorie anglaise de la préemption, quelque intimément liée qu'elle soit avec la doctrine erronée de la contrebande relative, bien que l'application n'en dépende que de la volonté et des intérêts des belligérants, le droit de préemption n'en est pas moins fondé lorsqu'il dérive du droit de conservation personelle, que l'on ne peut refuser aux belligérants. La question de l'existence d'une telle nécessité est une question de fait. Le navire belligérant qui soumettrait un navire neutre à la préemption sans se trouver dans les conditions exigées ou sans accorder une indemnité suffisante en sera responsable au souverain du vaisseau lésé, aussi bien que s'il avait enlevé des marchandises neutres étrangères à la contrebande. Dans les deux cas, le neutre est fondé à exercer des représailles, quelque fois même à déclarer la guerre.

RÉSUMÉ.

Nous avons dit au commencement de ce chapitre que la théorie de la contrebande de guerre était peut-être la plus controversée et la plus obscure du droit international; les nombreuses divergences d'opinions que nous avons signalées et dont quelques-unes ont une très-grande portée théorique et pratique ont prouvé la vérité de notre assertion. Nous croyons qu'il n'est pas inutile de jeter en terminant un coup d'oeil général sur l'ensemble de la question.

La notion de contrebande de guerre apparaît dès les temps des croisades; mais ce ne fut que lors de la for-

mation de grandes marines, de l'introduction des lettres de marque à l'époque où les puissances belligérantes acquirent les moyens d'empêcher réellement le transport des articles prohibés, ce ne fut qu'au XVIe et au XVIIe siècle que la théorie de la contrebande commença à prendre sa forme actuelle. Dès lors, elle fut reconnue par toutes les puissances d'Europe. En effet, la théorie de la contrebande a avec les devoirs des neutres des rapports intimes; c'est une de leurs obligations les plus importantes de s'abstenir de toute participation à la guerre, de ne seconder aucune des parties belligérantes; cette obligation n'est pas remplie par les neutres qui fourniraient à l'une des parties des marchandises employées d'ordinaire exclusivement à la guerre.

La prohibition relative à la contrebande est donc fondée sur les principes généraux du droit et l'opinion de certains publicistes suivant lesquels la contrebande de guerre est quelque chose de purement conventionel et ne peut se justifier. Cette théorie est si arbitraire, si contraire à la pratique suivie de nos jours avec beaucoup de conséquence par les puissances européennes, qu'elle ne se comprend que comme une réaction contre la théorie des anciens publicistes, qui, elle aussi, manquait son but. Suivant l'exemple de Grotius, les anciens auteurs dérivaient la contrebande d'un soi-disant droit des nations belligérantes d'interdire aux neutres d'amener à leurs ennemis certaines marchandises, dont elles pourraient avoir à souffrir. C'est en partant de ce point de vue qu'on arrivait à distinguer une contrebande absolue et une contrebande relative; la première, comprenant les armes et les munitions de guerre, doit toujours être défendue; l'autre devait être défendue toutes les fois que l'exigeait l'intérêt des belligérants, qui ont en sus le droit de mettre sur la liste des marchandises défendues tous les articles de commerce qui peuvent dans la suite des temps être employés à la guerre. Cette

théorie, défendue encore aujourd'hui par l'Angleterre et ses publicistes, est devenue pour le commerce des neutres la source d'innombrables vexations; elle est inconciliable avec les vrais principes, reconnus depuis les neutralités armées de 1780 et de 1800 par le droit international de l'Europe.

Le commerce des neutres est libre, partout où il n'est pas limité par les devoirs de la neutralité. Ces devoirs ne sont violés que lorsqu'un belligérant reçoit d'un neutre des subsides pour la guerre; un pareil subside est contenu dans la vente de moyens de défense et d'attaque, d'armes et de munitions de guerre. Ces objets sont considérés par le droit pratique actuel, d'accord avec la théorie, comme formant exclusivement la contrebande de guerre, sauf les modifications, apportées à la règle générale par les traités particuliers.

On a mis sur la ligne de la vente de la contrebande les cas suivants:

1° Le transport de troupes ennemies. Ce transport toutefois n'est punissable que lorsque le neutre s'en est chargé volontairement, et lorsque les circonstances, jointes à la quantité des troupes transportées, sont de nature à faire considérer le transport comme une participation à la guerre. On ne doit pas considérer comme tel un transport ayant pour objet, non pas de véritables troupes, mais des militaires isolés dont en outre il n'est pas toujours possible de reconnaître la qualité.

2° Le transport volontaire de dépêches ennemies. Il est nécessaire que la dépêche ait pour expéditeurs et pour destinataires des autorités belligérantes; le transport des dépêches des ambassadeurs neutres accrédités auprès des belligérants n'est donc pas punissable. Le contenu de la dépêche doit se rapporter à la guerre; autrement le corps du délit objectif d'une violation de la neutralité manquerait. En revanche, il n'est pas nécessaire que le neutre

ait connaissance de ce contenu, car il commet une imprudence grave en consentant à en opérer le transport. En tous cas cependant le neutre n'est punissable que lorsqu'il sait, ou qu'une diligence ordinaire lui aurait suffi pour savoir qu'il est porteur d'une dépêche ennemie, qu'une telle missive se trouve à son bord.

3°. Le fait d'amener à l'ennemi des vaisseaux de guerre. Le transport de marchandises prohibées est puni par la confiscation de ces marchandises; nul ne conteste aux ennemis l'exercice de ce droit. On objectera que le belligérant n'a aucune juridiction à exercer sur le sujet neutre; qu'il ne peut être juge et partie à la fois. Mais une puissance qui prend les armes devient de fait et suivant la pratique internationale juge dans sa propre cause. Si le sujet neutre, en violant les devoirs de la neutralité, sort des limites qui lui sont tracées par le droit international, il se trouve naturellement sur le terrain de la guerre, c'est-à-dire sous la juridiction du belligérant.

La contrebande seule doit être confisquée; non pas le reste du chargement ni le vaisseau. Les principes généraux permettraient la confiscation de ce dernier lorsque le propriétaire du vaisseau et celui de la contrebande sont deux personnes différentes et que le propriétaire du navire avait connaissance de la contrebande qui s'y trouvait. Mais le droit actuel ne confisque dans la règle que la contrebande. — Dans le cas d'un transport coupable de troupes et de dépêches ennemies, le navire est confisqué; on confisque également les vaisseaux de guerre amenés par les neutres aux belligérants.

Ce n'est pas seulement le transport de la contrebande qui est défendu; la vente à un belligérant sur territoire neutre d'articles de contrebande est également prohibée. Il ne peut cependant dans ce cas être question de confiscation, le belligérant n'ayant aucune juridiction sur le territoire neutre. Si donc le souverain neutre refuse

dans un pareil cas satisfaction au belligérant lésé, il ne reste à celui-ci pas d'autre recours que des représailles ou la guerre.

Pour que la confiscation de la contrebande de guerre puisse avoir lieu, il faut que le neutre soit saisi en haute mer et en flagrant délit; il faut qu'il résulte clairement de la destination et de la quantité des marchandises qu'elles devaient être employées à la guerre. La fin du voyage met fin à la culpabilité des neutres.

Un droit de préemption sur les articles dits de contrebande relative n'est pas fondé en droit international; l'application d'un tel droit ne doit être tolérée que lorsqu'elle résulte de la nécessité de la conservation personnelle. En tous cas, le belligérant qui fait usage d'un tel droit doit accorder au neutre indemnité complète; lui rembourser non seulement les pertes subies, mais encore les bénéfices probables dont il a été privé par la saisie.

CHAPITRE DEUXIÈME.

LE DROIT DE BLOCUS.

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES.

Le droit des belligérants d'interdire aux neutres le commerce avec les places bloquées est universellement reconnu par la science et par la pratique. Mais les conditions dans lesquelles est permise l'application de ce droit ont été jusque dans ces derniers temps l'objet d'importantes controverses, que n'a pas toutes supprimées la déclaration du 16 Avril 1856. Le droit de blocus a de tous temps fourni à certaines puissances un excellent moyen d'immoler, comme dit Heffter, le commerce des neutres; l'Angleterre en particulier n'a consenti que tout récemment à imposer quelques règles fixes à ce dangereux procédé. Malgré les restrictions modernes, le droit de blocus pèse encore lourdement sur le commerce des neutres; il porte à leur liberté une atteinte plus grave que les dispositions relatives à la contrebande, bornées à un nombre d'articles relativement restreint. Aussi a-t-on le droit de se demander si cette importante exception à la règle générale suivant laquelle les relations commerciales des neutres avec l'un des belligérants ne doivent pas

être entravées par l'autre belligérant; si une telle exception est bien fondée.

Nous avons laissé entrevoir dans les Préliminaires que le droit de blocus ne peut pas se déduire immédiatement, comme les dispositions relatives à la contrebande, des devoirs des neutres; qu'il a plutôt un caractère tout positif.[1] Le droit de blocus est le résultat de l'histoire, ou pour parler avec Savigny, de „l'action silencieuse de forces intimes“ [2] qui trouvent leur expression assurée dans de nombreux traités. C'est ce qu'ont dû reconnaître les théoriciens les plus hardis, tels que Cocceji, Galiani et le publiciste danois Hubner, bien qu'ils s'efforcent, de passer la question sous silence.

Des usages juridiques qui se manifestent avec une telle précision ont toujours leur raison d'être. Dans le droit privé comme dans le droit public, ils forment la contrepartie de ce droit purement extérieur, qui ne doit son existence qu'à la volonté de l'homme. Il ne s'agit donc que de remonter le cours du développement historique de ce droit coutumier pour retrouver la source d'où il est sorti; c'est là le seul chemin pour arriver à sa connaissance; toutes les tentatives que l'on pourra faire de construire le droit coutumier sur des théories générales ne pourront qu'éloigner de la vérité, dont elles établiront à peine l'apparence par des expositions artificielles et forcées.

Les publicistes anglais ne sont pas embarassés pour diminuer les difficultés du problème. Il ne peut être question chez eux de donner une base théorique au droit de blocus, pas plus qu'aux autres institutions du droit public maritime. Ils se bornent à l'appuyer sur les décisions des tribunaux des prises de leur pays; ils ne tiennent compte des traités et de la pratique des autres états,

[1] Voir p. 68.

[2] Voici les paroles mêmes de Savigny: Der Erzeugung durch innere still wirkende Kräfte.

des opinions des publicistes anciens et modernes de l'étranger que lorsque les principes anglais s'y trouvent confirmés. La science, les grands intérêts de la civilisation chrétienne n'ont jamais eu pour les publicistes anglais qu'une importance très-secondaire, en matière de droit maritime au moins; leur grande affaire est de soutenir les prétentions de leur patrie sur ce terrain. Voulant conserver toute leur liberté pour la défense des intérêts maritimes de leur pays, il est parfaitement naturel qu'ils ne se lient pas les mains d'avance par une exposition théorique. Nous avons déjà eu, à propos de la contrebande de guerre, l'occasion d'attirer l'attention sur cette manière de voir, qui dénote un patriotisme incontestable, mais souvent un peu étroit, en tous cas peu d'intérêt pour la science et pour la vérité objective; nous retrouvons le même point de vue à propos du droit de blocus; nous le retrouverons encore dans les autres parties de notre sujet. — Même les plus distingués d'entre les publicistes anglais modernes, tels que Wildmann, Oke Manning, James Reddie et Phillimore, ne donnent pas d'autre base au droit de blocus que la pratique de la Grande-Bretagne; seulement, ils ne reconnaissent pas la plus exorbitante de ses prétentions, restée il est vrai sans application dans les dernières guerres, le blocus sur papier.

Les publicistes français au contraire s'efforcent de donner au droit de blocus une base théorique. Quelques-uns, comme Ortolan et Hautefeuille, ne nous paraissent pas avoir été heureux dans leur tentative; c'est aussi l'opinion de Pistoye et Duverdy et d'Eugène Cauchy, le dernier écrivain français qui ait consacré au droit public maritime une étude approfondie. La théorie fausse que nous venons de mentionner a déjà été proposée par Hubner. Celui-ci fait du droit des belligérants d'interdire aux neutres l'accès d'un port bloqué une conséquence de leur domination sur les abords de cette place. „Si le souverain“ dit-il, „a le

droit même en pleine paix de défendre aux étrangers de faire le commerce dans ses états pour favoriser celui de ses propres sujets, à plus forte raison doit-il avoir le droit de défendre à ces mêmes étrangers, durant la guerre, tout commerce avec un endroit dont les dehors et les avenues lui appartiennent déjà incontestablement ou sont censés lui appartenir.“ [1] Ortolan dit de même que la puissance bloquante devient propriétaire de la mer territoriale autour de la place bloquée. Le droit de blocus est pour lui la substitution d'une souveraineté à l'autre. [2] C'est Hautefeuille qui développe cette opinion avec le plus de détails. De même que les prohibitions relatives à la contrebande découlent des devoirs des neutres, le droit de blocus est un droit des belligérants, dont l'application impose au commerce des neutres les restrictions les plus sensibles. Chaque souverain a dans les possessions que lui a données la conquête les mêmes pouvoirs que dans les pays originairement soumis à sa domination; il a entre autres le droit d'interdire aux étrangers l'accès sur ses terres et le commerce avec ses sujets. „Le droit de blocus“ poursuit Hautefeuille, „n'est autre chose que l'application de ces principes à une partie du territoire de l'un des deux belligérants. Il a fait la conquête d'une portion des domaines de son adversaire; il en est devenu le souverain, il y exerce tous les droits ds la souveraineté. En vertu de ses droits, de sa toute-puissance et de son indépendance parfaite et absolue, il refuse à tous les étrangers la permission de traverser ses nouveaux états; il prohibe le commerce de transit sur ses possessions, et ajoute à cette prohibition une sanction pénale analogue à celle qui est prononcée par presque toutes les lois de douane, la confiscation..... Considéré à ce point de vue et d'après cette origine, le droit de

[1] Hubner, I, chap. 7, § 6.
[2] Ortolan, II, liv. 3, chap. 9.

blocus n'est pas en réalité une restriction de la liberté commerciale des peuples neutres; il n'est autre chose que le refus fait par un peuple de commercer avec les autres sur certains points de son territoire, l'interdiction de la faculté de transit; refus motivé par l'exercice d'un droit naturel et légitime, du droit de souveraineté." [1]

De tous les publicistes qui ont proposé la théorie ci-dessus, Hautefeuille est le seul qui ait essayé de réfuter juridiquement les objections qu'on y fait; il reconnaît que les bâtiments nécessaires au blocus stationnent dans la règle à une distance de la côte supérieure à une portée de canon, par conséquent en dehors de la mer territoriale. Il se demande si, dans de pareilles conditions, on peut considérer comme conquise la partie de la mer territoriale qui environne le port bloqué. Hautefeuille estime que, de la haute mer où ils stationnent, les canons des vaisseaux bloquants dominent la mer territoriale; que celle-ci par conséquent appartient à la puissance bloquante au même titre qu'à la puissance bloquée. On devrait admettre comme règle que tout vaisseau de guerre assure à son souverain, pendant tout le temps qu'il y stationne, la domination de la partie de la mer qu'il occupe, de la haute mer comme de la mer territoriale. — Cette théorie tout-à-fait neuve a pour conséquence de reconnaître une propriété sur la haute mer comme sur la terre-ferme. Mais le droit international positif ne reconnaît l'appropriation de la mer que comme accessoire de la propriété de la terre. Mais faire de l'appropriation de mers territoriales un accessoire de la domination de la haute mer, c'est là une invention de Hautefeuille, invention non seulement inconnue au droit positif, mais surtout féconde en conséquences désastreuses. La règle qui s'y rattache, suivant laquelle un vaisseau de guerre assure à son souverain la domination de droit de la partie de la

[1] Hautefeuile, III, p. 6.

haute mer qu'il domine de fait, implique la suppression du principe qui établit la liberté des mers comme celle de l'air et qui interdit à toute nation d'en contester l'usage à une autre. La liberté de la navigation des neutres, dont Hautefeuille est un chaud défenseur, serait supprimée par cette règle. La théorie qui dérive le droit de blocus du droit de conquête, est aussi combattue de la manière la plus prononcée par Eugène Cauchy. Cet écrivain fait avec beaucoup de raison la remarque suivante: „Et d'abord, puisqu'il s'agit ici de rentrer dans la vérité des faits, qu'on me permette de laisser de côté cette fiction de la science moderne, qui ferait dériver les effets du blocus d'un prétendu droit de conquête appliqué aux mers territoriales de l'ennemi, comme si la conquête d'une portion de mer territoriale pouvait se comprendre sans la conquête préalable du territoire même qui l'avoisine. Dès que vous séparez par la pensée cette mer de son rivage qui seul la rendait susceptible de recevoir un maître, qu'est-elle, je vous prie, si ce n'est une partie aliquote de la vaste mer, sur laquelle aucun domaine permanent ne peut s'exercer.“ [1]

Heffter se place à un point de vue un peu différent. Il considère le droit de blocus en haute mer comme une „sorte de prévention“; il combat expressément la manière de voir d'Ortolan, qui fait du blocus la substitution d'une souveraineté à une autre, par la raison qu'il ne peut être question de souveraineté en haute mer. [2] Il nous semble toutefois qu'une dérogation aussi exorbitante aux principes généraux ne peut être considéré comme une simple prévention; Heffter, malheureusement, ne donne pas de raison à l'appui de sa manière de voir.

Le droit de blocus ne pouvant, comme le remarque très-bien Hautefeuille, se déduire des devoirs des neutres,

[1] Eugène Cauchy, *le droit maritime international considéré dans ses origines et dans ses rapports avec les progrès de la civilisation*, II, p. 419.

[2] Heffter, p. 272.

nous sommes forcés malgré l'opposition ardente de cet auteur, d'en chercher la cause dans la nécessité. Il nous suffit que cette nécessité ne soit pas seulement prétendue; surtout qu'elle ne soit pas prétendue par une seule nation, comme cela a été le cas pour beaucoup de mesures prises à l'égard des neutres pendant les guerres maritimes. La nécessité d'interdire aux neutres le commerce avec les ports bloqués, si l'on ne veut pas faire perdre toute son efficacité au blocus, au moyen le plus important d'arriver par la guerre maritime à des résultats et d'accélérer le rétablissement de la paix, cette nécessité, nous l'avons dit, a toujours été reconnue par toutes les puissances, et cette nécessité n'a fait naître d'aucun côté des réclamations de quelque importance. La nécessité d'accorder aux belligérants un pareil droit est donc suffisamment constatée; ce fait et la sanction historique qu'il a reçue suffisent pour donner au droit de blocus une base solide. Toutes les autres théories sont dépourvues de fondement; le point de vue que nous venons d'exposer et qui a été celui de plusieurs anciens auteurs, de Grotius, de Bynkershoek, de Vattel, parmi les modernes aussi de Cauchy, est le seul défendable. Ce dernier publiciste donne à sa théorie une expression assurément spirituelle; toutefois, l'opposition faite entre la guerre de blocus et la guerre d'armée ou d'escadre nous paraît hasardée, pour ne pas dire manquée; il nous semble en outre, comme nous l'exposerons à propos des soi-disant blocus pacifiques, que cette opposition ouvre la porte à des conséquences dangereuses. Voici par quels arguments Cauchy appuie une théorie parfaitement juste en elle-mêmes: „Je disais donc: il y a deux modes ou si l'on veut deux degrés dans le devoir des neutres. Il y a d'abord la guerre entendue dans le sens le plus large, la guerre d'armée, d'escadre ou de campagne; celle qui consiste à se chercher, à s'attaquer, à s'entre-détruire partout où les armées belligérantes ont le droit de manoeuvrer et de

combattre. Le devoir des neutres, par rapport à ce mode de guerre, consiste à ne pas fournir aux belligérants les instruments à l'aide desquels elle se fait, c'est à savoir les troupes, les armes et les munitions de guerre .... Le second degré est plus rigoureux et plus étroit; la „guerre de siège ou de blocus“ aurait presque besoin d'avoir un nom à part dans la langue comme elle a ses conditions et ses règles distinctes de celles de la guerre proprement dite. C'est en quelque sorte une guerre locale qui vient s'ajouter à la guerre générale; elle ne commence pas nécessairement avec l'autre; elle peut aussi finir avant elle. La déclaration de guerre générale n'implique nullement la déclaration de guerre locale: il faut pour le blocus des notifications particulières; on le restreint, on l'étend suivant les circonstances; mais, dans tous les lieux qui en sont frappés ses effets sont les mêmes. .... A cet effet, il leur interdit tout commerce, toute relation avec le dehors, et comme cet isolement absolu de l'ennemi serait impossible à réaliser si les neutres conservaient avec les assiégés des communications quelconques, il est évident que le devoir de la neutralité est dans ce second cas infiniment plus étroit que dans le premier, quoiqu'au fond il ne change pas de nature; car c'est toujours celui de s'abstenir de toute immixtion aux hostilités.“ [1]

Le napolitain Galiani, partant d'un point de vue un peu doctrinaire, mais du reste juste, considère le droit de blocus comme une sorte de compromis entre les droits des belligérants et ceux des neutres. Ceux-ci ont le droit de commercer avec les belligérants, par conséquent aussi avec les ports bloqués; ceux-là ont le droit d'empêcher les communications avec un port bloqué, qui troubleraient leurs opérations. Le caractère absolu de ces deux droits est

[1] Cauchy, II, p. 198.

de nature à amener une solution par la force si par un compromis entre les deux parties, les neutres ne s'engageaient pas à s'abstenir de tout commerce avec le port bloqué pendant la durée du blocus.[1] Cette doctrine en tous cas, n'a pas la précision juridique désirable; nous avons là, une fois de plus la preuve que la doctrine est impuissante à résoudre le problème du droit de blocus, dont on ne peut poursuivre la solution que sur le domaine du droit positif de la nécessité exprimée par une pratique de plusieurs siècles confirmée par le suffrage unanime des publicistes, en un mot de l'histoire.

DÉVELOPPEMENT HISTORIQUE.

Pour prouver la haute antiquité du droit de blocus, Vattel cite un fait de la vie de Démétrius. Ce roi, faisant le siége d'Athènes, fit pendre le propriétaire et le capitaine d'un vaisseau qui avait introduit des vivres dans le port.[2] Nous ne doutons pas que le blocus, l'un des moyens les plus efficaces de la guerre maritime comme nous l'avons déjà dit, n'ait été employé de tous temps dans les luttes armées dont la mer a été le théâtre; nous trouvons superflu toutefois de reprendre aussi haut l'histoire de cet usage; d'autant plus que les modifications apportées à l'armement et à la manière de faire la guerre entraînèrent nécessairement des changements notables dans l'emploi du blocus et que ce ne fut guère que depuis le XVII[e] siècle qu'on commenca à établir des règles et des lois fixes pour ce genre d'opérations.[3]

[1] Galiani, *dé doveri dé principi neutrali*, chap. 9, § 2, p. 295.

[2] Vattel, § 117.

[3] Cauchy, I, 299 dit sur ce sujet: „Nous verrons également se produire, quelques siècles plus tard, tout un ordre de questions dont on

La coutume déjà mentionnée,[1] suivant laquelle à d'autres époques des belligérants interdisaient aux neutres la continuation de tout ou partie de leur commerce maritime, n'était au fond qu'une application illimitée du droit de blocus. Seulement, les conditions juridiques d'un pareil droit et le châtiment entraîné par sa violation étaient restés indéterminés. C'est encore sous cette forme indécise que le droit de blocus nous est présenté par la description de Grotius. Voici comment s'exprime cet auteur: „Quod si juris mei executionem rerum subvectio impedierit, idque scire potuerit qui advexit, ut si oppidum obsessum tenebam, si portus clausos, et jam deditio aut pax expectabatur, tenebitur ille mihi de damno culpa dato, ut qui debitorem carceri exemit, aut fugam ejus in meam fraudem instruxit, et ad damni dati modum res quoque capi et dominium earum debiti consequendi causa quaeri poterit. Si damnum nondum dederit sed dare voluerit, jus erit rerum retentione eum cogere ut de futuro caveat obsidibus, pignoribus aut alio modo.“[2]

Grotius exige donc que la violation du blocus, pour entraîner un châtiment, ait causé à la puissance bloquante un dommage réel; il défend l'introduction dans le port bloqué des seuls articles de contrebande. Le neutre qui a amené à la place cernée des marchandises rentrant dans cette catégorie est tenu de réparer le dommage causé par là à la puissance bloquante; celle-ci doit pouvoir s'assurer

n'avait pas à s'occuper au moyen-âge; je veux parler de celles qui se rattachent au blocus des ports et des rivages. Ces questions dûrent leur origine non à un progrès du droit, mais au perfectionnement de l'art maritime. Les armes à feu avaient été inventées vers le milieu du XIV[e] siècle. Mais que de temps et d'effort ne fallut-il pas pour construire des vaisseaux de guerre capables de s'embosser, comme des forteresses immobiles, à proximité d'une place ennemie, et installer à bord de ces navires des pièces de siége servies avec une précision telle que le passage entre les feux croisés de ces batteries flottantes fût interdit non seulement de droit, mais de fait? C'est à ces conditions seulement que la théorie moderne du blocus est devenue possible.

[1] Voyez p. 25.

[2] Grotius, III, 1; V, 3.

de la réparation par la saisie de vaisseaux et de cargaisons appartenant au neutre. Mais Grotius qui, on le voit, a conservé ici le point de vue du droit privé, ne nous dit pas si l'on doit appliquer à la confiscation du navire les principes de la *noxae datio* ou ceux de la *pignoris capio*; en d'autres termes si la différence entre le produit de la vente des choses confisquées et le dommage devrait être restituée au propriétaire ou complétée par lui; ou si elle demeure au bénéfice ou à la charge de l'auteur de la confiscation. Bynkershoek fait observer que les dommages-intérêts que la confiscation est appelée à couvrir, sont souvent trop élevés pour pouvoir être supportés par un simple particulier; ce serait le cas si la violation du blocus avait empêché la prise de la place bloquée; cette remarque nous montre que Bynkershoek considère la confiscation autorisée par Grotius comme une *pignoris capio*. Cette manière de voir est d'autant plus probable que, lorsque la violation du blocus n'a causé aucun dommage à la puissance bloquante, Grotius ne permet de retenir les choses saisies que jusqu'à ce qu'on ait obtenu des garanties suffisantes contre de nouvelles violations. Grotius remarque d'ailleurs que, indépendamment de la question civile, une violation de blocus pourrait donner lieu à une poursuite criminelle dans le cas où la puissance assiégée ferait une guerre évidemment injuste. Voici ce qu'il ajoute à la fin du passage dont nous avons cité le commencement: „Quod si praeterea evidentissima fit hostis mei in me injustitia, et ille eum in bello injustissimo confirmet, jam non tantum civiliter tenebitur de damno, sed et criminaliter, ut is qui judici eminenti reum manifestum eximit; atque eo nomine licebit in eum statuere quod delicto convenit, secundum ea quae de poenis diximus, quare inter eum modum etiam spoliare poterit.“

Grotius met ici le comble à la confusion existante dans la théorie du blocus; il ne dit pas si l'action criminelle et l'action civile subsistent l'une à côté de l'autre, ou si la

première, la plus importante, absorbe la seconde; il ne dit pas non plus qui doit décider si la guerre entreprise par la puissance bloquée est juste ou non; il semble qu'une pareille détermination n'appartienne qu'à la puissance bloquante; mais celle-ci doit nécessairement considérer son adversaire comme étant dans son tort. A quoi bon alors mettre une pareille condition?

Nous trouvons déjà dans Bynkershoek un principe observé jusqu'à nos jours et presque sans exceptions par la pratique internationale: la peine encourue par la violation d'un blocus est complétement indépendante du dommage causé; en outre, comme il est impossible de savoir de quoi la place bloquée a besoin, comme les discussions une fois portées sur ce terrain n'auraient plus de fin, on interdit l'introduction de quelle chose que ce soit sans excèption. [1]

Peu avant l'époque de Bynkershoek, le 26 Juin 1630, parut un édit des États-Généraux des Provinces-Unies que l'on doit considérer comme un des plus anciens documents relatifs au droit de blocus. Cet édit a été la base d'une coutume excessivement dure, conservée jusqu'à nos jours et adoptée par les Anglais lorsqu'ils remplacèrent la suprématie maritime des Hollandais par la leur. Cet édit déclarait en état de blocus tous les ports de Flandre bien qu'ils ne fussent en aucune manière cernés. Les Hollandais avaient déjà, dans leurs édits des 4 Avril et 4 Août 1586, du 9 Août 1622 et du 21 Mars 1624, pris contre les ports flamands des mesures analogues; l'édit du 26 Juin

[1] „Sola obsidio in causa est, cur nihil obsessis subvehere liceat, sive contrabandum sit, sive non sit, nam obsessi non tantum vi coguntur ad deditionem, sed et fame et alia aliarum rerum penuria. Si quid eorum, quibus indigent, tibi adferre liceret, ego forte cogerer obsidionem solvere, et sic facto tuo mihi noceres, quod iniquum est. Quia autem sciri nequit quibus rebus obsessi indigeant, quibus abundent, omnis subvectio vetita est; alioquin altercationum nullus omnino esset modus vel finis." Bynkershoek, *quaestiones publicae*, lib. I, cap. XI. Ce chapitre a pour titre: „Obsessis urbibus, castris, portubus an quicquam liceat advehere." Il contient un examen détaillé du décret de 1630.

1630 ne fut donc pas une innovation; il doit son importance et son autorité, soit à ce qu'il est le premier document public qui détermine d'une manière circonstanciée les conditions qui autorisent un blocus et les faits qui en constituent la violation; soit au savant et judicieux commentaire que Bynkershoek en a fait au quatrième chapitre du premier livre de ses *quaestiones juris publici* sous ce titre: „Ecquando res hostium mobiles et praesertim naves fiant capientium.“ Le fait que cet édit n'a jamais été mis à exécution, que l'on a rendu les navires neutres saisis en se contentant de garder la contrebande qui s'y trouvait, n'a porté à son autorité aucune atteinte. C'est pour ces motifs que les publicistes ont l'habitude de faire remonter jusqu'à l'édit de 1630 la théorie si décriée du blocus fictif, connu aussi sous les noms de blocus sur papier et de blocus de cabinet. Sans doute l'édit de 1630, pas plus que les documents officiels anglais qui continuèrent son oeuvre, n'avoue ouvertement une pareille théorie. Comme la plupart des actes publics anglais de même caractère dont il fut suivi, il prétend que les ports dont le blocus est déclaré sont dûment cernés; ces ports n'étaient pourtant entourés que de rares vaisseaux de guerre et de corsaires, qui avaient ordre de croiser et de saisir les vaisseaux neutres qui tentaient de passer outre.

L'édit de 1630, en outre, ne se borne pas à autoriser la confiscation des navires et des cargaisons neutres que l'on aurait déjà cherché à faire aborder dans le port bloqué; il suffit qu'une pareille intention résulte des papiers dont le navire est porteur et que celui-ci ne soit plus assez éloigné du port de destination pour qu'on puisse admettre que le but du voyage a été changé.

Si des vaisseaux neutres sont entrés dans un port bloqué sans avoir été arrêtés, ils peuvent encore être saisis pendant le retour, jusqu'à leur arrivée dans un port neutre; dès lors, ils peuvent continuer leur voyage sans être in-

quiétés, le cas excepté dans lequel un vaisseau de la puissance bloquante les aurait poursuivis jusqu'au port neutre; dans cette dernière éventualité, le navire neutre peut être saisi dès qu'il quitte le port où il s'était réfugié. [1]

En 1645, les États-Généraux se laissèrent guider par

[1] Voici la teneur de ce décret, telle qu'elle nous est rapportée par Robinson, *collectanea maritima*, p. 189: „Les États-Généraux des Provinces-Unies, ayant reçu et pesé les positions des cas ci à côté, ont après une mûre délibération préalable et sur l'avis des respectifs colléges de l'amirauté, trouvé bon et entendu à l'égard du premier point, que les vaisseaux neutres qu'on trouvera qu'ils sortent des ports ennemis de Flandre, ou qu'ils y entrent, ou qu'ils sont si près qu'il est indubitable qu'ils y veulent entrer, que ces vaisseaux avec leurs marchandises doivent être confisqués par sentence des susdits respectifs colléges et cela à cause que leurs Hautes-Puissances tiennent continuellement les dits ports bloqués par leurs vaisseaux de guerre à la charge excessive de l'état, afin d'empêcher le transport et le commerce avec l'ennemi, et parce que ces ports et ces places sont réputés être assiégés, ce qui a été de tous temps un ancien usage selon l'exemple de tous les rois, princes, puissances et autres républiques qui se sont servis du même droit dans de semblables occasions.

A l'égard du second point, Leurs Hautes-Puissances déclarent que les vaisseaux et marchandises neutres seront aussi confisqués quand il constera par les lettres de cargaisons, connaissements ou autres documents qu'ils ont été chargés dans les ports de Flandre, ou qu'ils sont destinés à y aller, quand même on ne les aurait rencontrés que bien loin encore de là, de sorte qu'ils pourraient encore changer de route et d'intention. Ceci étant fondé sur ce qu'ils ont déjà tenté quelque chose d'illicite, et mis en oeuvre, quoiqu'ils ne l'aient pas achevé ni porté au dernier point de perfection, à moins que les maîtres ou les propriétaires de tels vaisseaux ne fissent voir dûment qu'ils avaient désisté de leur propre mouvement de leur entreprise et voyage destiné, et cela avant qu'aucun vaisseau de l'état les eût vus ou poursuivis et que ceux-ci trouvassent la chose sans fraude; ce qu'on pourra juger en examinant la nature de l'affaire par des conjectures, les circonstances et l'occasion.

A l'égard du troisième point, leurs Hautes-Puissances déclarent que les vaisseaux revenant des ports de Flandre (sans y avoir été jetés par une extrême nécessité) et quoique rencontrés loin de là, dans le Canal ou dans la Mer du Nord par les vaisseaux de l'état, quand même ils n'auraient pas été vus ni poursuivis par ceux-ci en sortant de là seront aussi confisqués, à cause que tels navires sont censés avoir été pris sur le fait tant qu'ils n'ont point achevé leur voyage et qu'ils ne sont point sauvés dans quelque port libre ou appartenant à une puissance neutre. Mais ayant été comme il a été dit dans un port libre et étant pris par les vaisseaux de guerre de l'état dans un autre voyage, ces vaisseaux et marchandises ne seront point confisqués, à moins qu'ils n'aient été en sortant des ports de Flandre suivis par les vaisseaux de guerre et poursuivis jusque dans un autre port que le leur ou celui de leur destination, et qu'en sortant de nouveau de là, ils aient été pris en pleine mer.“

des principes moins sévères; un décret qu'ils envoyèrent alors à l'amiral Tromp, occupé à bloquer les ports de la Flandre, lui enjoignit de se borner à arrêter les vaisseaux neutres qui tenteraient de violer le blocus et de ne confisquer que les articles de contrebande. Bynkershoek, bien qu'il cherche à justifier le décret du 26 Juin 1630 dans son ensemble, n'en donne pas moins son approbation à cette dernière disposition. Il dit à ce sujet: „Quamvis autem ita, ut dixi, satis defendi possit rigor ejus decreti 26. Jun. 1630; remitti tamen, si ita videatur, potest, et aliquando remissus est.“ Bynkershoek continue en citant comme exemple le décret de 1645; il considère avec admiration le petit nombre d'années qui ont suffi à amener un tel changement et s'écrie: „Les hommes changent; pourquoi les opinions ne changeraient-elles pas?“ [1]

Quelque onéreuses qu'aient été pour le commerce des neutres les dispositions de l'édit de 1630, cet acte eut pourtant l'incontestable mérite de donner pour la première fois des règles fixes au droit de blocus; aussi est-il considéré sous ce rapport comme l'inauguration d'une ère meilleure. Le principe, admis en théorie du moins par notre édit, que le blocus pour avoir son effet devait être réel, fut reconnu par presque toutes les puissances et exprimé dans plusieurs traités de l'époque. L'Angleterre seule resta fidèle à la coutume introduite par les États-Généraux de Hollande; dès l'origine, elle eut le courage ou l'effronterie de professer ouvertement le principe qu'elle entendait appliquer. Suivant l'arrêt dont nous avons déjà parlé, [2] prononcé en 1780 par l'un des plus illustres de ses juges des prises, l'Angleterre déduit de sa position insulaire le droit de fermer par un simple décret tous les ports de France à tous les vaisseaux neutres. Cette prétention était un reli-

[1] Bynkershoek, l. c., p. 91.
[2] P. 38.

quat de la théorie de Selden sur la propriété accordée à l'Angleterre de la mer qui environne cette île. Elle fut élevée pour la première fois en 1756, dans la guerre contre la France; s'appuyant sur le principe précité, le cabinet britannique, d'un trait de plume, déclara bloqués tous les ports français; en suite de cette déclaration, un grand nombre de navires neutres, de navires hollandais en particulier, furent saisis comme coupables de violation de blocus. Les États-Généraux protestèrent alors énergiquement contre l'application d'un procédé qu'ils avaient eux-mêmes imaginé; ils obtinrent la restitution des navires saisis et de la valeur des cargaisons, qui consistaient en grande partie en munitions pour la marine; il fut cependant déclaré qu'à l'avenir, tout navire qui entreprendrait de violer un blocus fictif serait considéré comme bonne prise. [1] En 1798 également, la Grande-Bretagne déclara bloqués tous les ports et toutes les embouchures des fleuves de Belgique. [2]

Cette pratique de l'Angleterre était en contradiction formelle avec les principes relatifs au droit de blocus, tels qu'ils s'étaient dessinés en particulier dans la seconde moitié du XVII siècle. Le principe que l'observation d'un blocus n'est obligatoire que lorsque le blocus est réel, ne fut pas seulement exprimé dans tous les traités de commerce qui depuis cette époque touchèrent cette question; il fut encore consciencieusement observé par toutes les puissances, l'Angleterre seule exceptée. Aussi, dès la première neutralité armée, déclara-t-on, en opposition aux prétentions britanniques „que pour déterminer ce qui caractérise un port bloqué, on n'accorde cette détermination qu'à celui où il y a, par la disposition de la puissance qui l'attaque avec des vaisseaux arrêtés et suffisamment proches un danger évident d'entrer.“ La seconde neutralité

[1] Flassan, *histoire de la diplomatie française*, VI, p. 64.
[2] Nau, *Völkerseerecht*, § 209—213.

armée donne du blocus une définition analogue. Nous lisons dans l'article troisième: „Un port ne peut-être regardé comme bloqué que si son entrée est évidemment dangereuse, par suite des dispositions prises par une des puissances belligérantes par le moyen des vaisseaux placés à proximité.“

La convention conclue en 1801 entre l'Angleterre et la Russie inséra textuellement la définition de la première neutralité armée; le seul changement qu'elle y fit fut de remplacer les mots „avec des vaisseaux arrêtés et suffisamment proches“ par ceux-ci: „avec des vaisseaux arrêtés ou suffisamment proches.“ Dans le Parlement, l'opposition, par l'organe de Lord Granville, tout en reconnaissant que la modification apportée permettait de conserver dans son intégrité l'ancienne pratique anglaise, reprocha au ministère d'avoir commis l'imprudence de faire dépendre d'une particule l'application de l'un des principes les plus importants pour la puissance et la grandeur de l'Angleterre.[1]

Ce reproche d'imprudence n'était pas fondé; la diplomatie anglaise avait en effet réussi, par une modification insignifiante en apparence, et dont la portée ne fut sans doute pas dès l'abord comprise par ses adversaires, à sauver un principe très-important pour elle, un principe que les autres puissances venaient de condamner dans la première neutralité armée. L'Angleterre s'était de la sorte donné le droit de rendre un blocus obligatoire par le simple fait qu'elle ferait croiser devant le port désigné des vaisseaux de guerre dont le nombre, demeuré indéterminé, pouvait être fixé arbitrairement, suivant les besoins du moment. Sans doute, il devait y avoir pour les vaisseaux neutres „un danger évident“ à entrer dans le port; il était dans l'intérêt de l'Angleterre qu'un pareil danger existât réelle-

[1] Wheaton, *histoire etc.*, p. 327.

ment, et que le nombre des vaisseaux neutres qui échapperaient à la saisie fut aussi petit que possible. Aussi Lord Granville ne blâma-t-il que la disposition suivant laquelle les vaisseaux de guerre devaient croiser à proximité du port bloqué et ne pourraient en conséquence saisir les vaisseaux neutres dirigés sur ce port aussi longtemps qu'ils se trouveraient encore à une grande distance de leur destination. Il devait cependant être bientôt démontré combien peu ces appréhensions du noble Lord étaient fondées; en effet, les hommes d'état de „l'île royale“ n'avaient jamais songé à sacrifier la grandeur maritime de leur patrie à la stricte interprétation d'obligations conventionelles.

Nous avons vu dans les Préliminaires que la convention de 1801 ne fut pas longtemps observée. Il est vrai que, depuis la conclusion de cette convention, le gouvernement anglais, dans toutes ses déclarations officielles, a toujours posé en principe qu'un blocus, pour être obligatoire pour les neutres, devait être réel; mais la politique suivie par l'Angleterre depuis le commencement de ce siècle relativement aux conditions d'un blocus, a toujours consisté à reconnaître expressément le principe admis par les autres puissances, mais à couvrir toutes les violations qu'elle se permettait au moyen d'interprétations subtiles et forcées. Une pièce remarquable sous ce rapport est une dépêche envoyée par Mr Forster, ambassadeur d'Angleterre à Washington, au président des États-Unis et mentionnée par Hautefeuille. Nous y lisons: „La Grande-Bretagne n'a jamais contesté que, suivant l'usage du droit des gens, tout blocus pour pouvoir être justifié, doit être appuyé de forces suffisantes et mettre en danger tout navire qui tenterait d'échapper à ses effets. Ce fut d'après ce principe reconnu que le blocus ne fut notifié par Mr Fox, secrétaire d'état, qu'après qu'il se fut convaincu par un rapport du bureau de l'amirauté que l'amirauté avait et emploierait tous les moyens de garder la côte depuis Brest jusqu'à

l'Elbe et de mettre réellement ce blocus à exécution. Le blocus du mois de Mai 1806 était donc juste et légitime dès son origine puisqu'il était appuyé tant dans l'intention qu'en effet de forces suffisantes."

A cette déclaration de l'ambassadeur anglais, Hautefeuille ajoute les remarques suivantes: „Avant d'entrer dans la discussion, il est important de remarquer un fait. L'Angleterre, fidèle à son système, ne conteste pas le principe du droit international; elle le torture, l'explique à son avantage, le viole de la manière la plus audacieuse, mais commence par le reconnaître; c'est au nom du principe lui-même qu'elle foule le principe aux pieds."

Hautefeuille poursuit en expliquant que la dépêche reconnaît le principe suivant: pour que le blocus soit effectif, il faut qu'il soit déclaré, et que la puissance bloquante soit en possession des forces maritimes nécessaires pour le réaliser. Il nous semble cependant que cette pensée n'est pas contenue dans la dépêche; l'ambassadeur anglais nous paraît plutôt affirmer qu'en 1806 la côte de Brest à l'embouchure de l'Elbe a été réellement bloquée par l'Angleterre avec des forces suffisantes. Mais cette affirmation même repose sur une fausseté. Nous ne nous arrêterons pas à l'objection, parfaitement juste du reste, de Hautefeuille que toutes les forces maritimes de la Grande-Bretagne n'auraient jamais suffi à opérer le blocus d'une côte de plus de trois cents milles d'étendue. Mais l'Angleterre n'a pas même essayé d'employer au blocus les moyens dont elle pouvait disposer. Ce blocus n'était donc qu'un blocus par croisière, un blocus sur papier.

En 1807, l'Angleterre alla plus loin encore; elle déclara en état de blocus toutes les côtes de toutes les puissances européennes et de leurs colonies, et se contenta d'y faire croiser un petit nombre de vaisseaux de guerre pour saisir les vaisseaux neutres. La chambre d'amirauté osa même exiger des vaisseaux neutres qui désiraient être mis

à l'abri de toute inquiétude pendant leurs voyages, qu'ils entrassent dans les ports anglais pour s'y faire donner un „permis de naviguer". Les croiseurs anglais avaient l'ordre de saisir tous les vaisseaux neutres qui, pour employer l'expression bien appropriée de Hautefeuille, n'auraient pas rempli cette odieuse et humiliante formalité.

Le système du blocus par croisière continua jusqu'à la fin de la guerre, en 1814. Dès lors, le Danemarck seul en a fait usage dans les derniers temps. La France, dans les guerres qu'elles a soutenues depuis le congrès de Vienne, s'est au contraire distinguée par l'application consciencieuse des principes relatifs au droit de blocus. Le blocus des ports d'Algérie, qui dura de 1827 à 1830, ceux auxquels donna lieu la guerre du Mexique en 1838 et le blocus de la Plata furent tous effectifs. Les principes suivis dans le blocus d'Algérie sont exposés dans une dépêche du 8 Février 1830, envoyée par le ministre français des affaires étrangères au Conseil d'État, chargé de statuer sur la légimité de la prise de deux vaisseaux neutres saisis pour violation de blocus. Ces vaisseaux, qui furent condamnés par la suite, étaient le navire toscan „*Carolina*" et le navire sarde „*la Madona di Montenero*". Le Conseil avait demandé au ministre des renseignements sur les procédés suivis dans le blocus d'Alger. Celui-ci répondit, dans la dépêche mentionnée, en ces termes: „Les instructions données par le ministre de la marine au commandant des forces navales de Sa Majesté devant Alger, quelque temps après l'établissement du blocus de ce port ..... ont à la fois précisé l'application du principe général énoncé dans les termes de la notification officielle du blocus d'Alger aux puissances neutres et indiqué la manière de procéder envers les navires qui auraient violé le blocus. Elles prescrivent de n'arrêter que ceux qui, après avoir reçu sur les lieux un premier avertissement mentionné au rôle d'équipage, se présenteraient de nou-

veau devant les ports de la Régence. Il était certainement impossible d'adopter à l'égard des neutres une législation plus conforme au droit des gens et moins restrictive de la liberté maritime en temps de guerre. Elle repose sur un principe déjà consacré en 1800, par les traités de neutralité armée de cette époque, principe que nous avons fait triompher dans nos discussions avec le Brésil sur la non-validité des prises françaises faites pendant le blocus de Buenos-Ayres .... Or, en principe général, et chez toutes les nations, la violation d'un blocus officiellement notifié et établi d'une manière effective entraîne la saisie du navire qui a commis l'infraction et par suite la confiscation de ce bâtiment.“

Un autre document important, relatif au droit de blocus français, est une note émanée le 17 Mai 1838 du ministre des affaires étrangères, M[r] Molé, à l'occasion du blocus des ports de la République Argentine. Ce blocus était un de ceux que l'on désigne sous le nom de blocus pacifique; nous aurons l'occasion d'en reparler plus tard. Nous lisons dans cette note les passages suivants: „Tout blocus, pour être valable envers les neutres, doit leur avoir été notifié et être effectif. Une fois établi devant un port, le blocus a pour objet d'empêcher l'entrée ou la sortie de tout navire, quel que soit son pavillon et à quelque nation qu'il appartienne.

Un navire se présentant devant un port bloqué avant d'avoir eu connaissance du blocus doit d'abord en être averti et la notification doit en être faite par écrit et sur le rôle d'équipage. Mais cet avis ayant été donné et cette formalité remplie, s'il persiste à entrer dans le port, ou qu'il vienne à s'y présenter de nouveau, le commandant du blocus a le droit de l'arrêter. Les bâtiments de guerre neutres se présentant devant un port bloqué doivent aussi être invités à s'éloigner; s'ils persistent, le commandant du blocus a le droit de s'opposer à leur entrée par la force; et la res-

ponsabilité de tout ce qui peut s'ensuivre pèsera sur les violateurs du blocus.

La France a admis les principes consacrés par le traité conclu entre les puissances du Nord, qui lui fut signifié le 15 Août 1780. Elle les a toujours suivis depuis lors, ou, si elle s'en est quelquefois écartée dans des circonstances exceptionelles, ce n'a été que par représailles des prétentions émises par la puissance maritime avec laquelle elle était alors en guerre, prétentions qu'au reste elle n'a jamais reconnues.“ [1]

Pendant la guerre d'Orient, l'Angleterre s'est vue obligée de conformer, en quelques points du moins, sa pratique en matière de blocus à celle suivie par la France son alliée. Elle conserva, comme nous le verrons plus tard, dans toute leur sévérité ses anciens principes relatifs aux conditions qui constituent la violation du blocus; mais elle reconnut que le commerce des neutres n'était interdit qu'avec les places réellement bloquées et nous ne connaissons aucun fait qui nous autorise à croire qu'elle n'ait pas respecté ce principe. Dans la déclaration du 27 Mars 1854, l'Angleterre d'accord avec la déclaration française du 29 Mars prévient „qu'elle empêcherait les neutres de violer tout blocus effectif, qui serait mis à l'aide d'une force suffisante devant les ports, rades ou côtes de l'ennemi.“ [2]

A une interpellation du marquis de Clanricarde dans la chambre des Lords, le duc de Newcastle, ministre de la guerre, répondit d'une manière conforme à la déclaration ci-dessus: „J'ajouterai“, dit-il, „que le gouvernement anglais ne peut établir aucun blocus qui ne soit effectif, et qu'il n'a nullement l'intention d'établir ce qu'on nomme ordinairement des blocus sur papier.“ [3]

[1] On trouve les deux actes, que nous avons cités, dans Pistoye et Duverdy, p. 371—373.

[2] Voir p. 54.

[3] *Moniteur français* du 7 Juin 1854.

A la fin de la guerre, le congrès de Paris publia, le 16 Avril 1856, la déclaration relative au droit maritime dont nous avons déjà parlé. Nous lisons dans l'article quatrième de cet acte: „Les blocus, pour être obligatoires, doivent être effectifs, c'est à dire maintenus par une force suffisante pour interdire réellement l'accès du littoral de l'ennemi.“

Cette définition est, il est vrai, moins précise que celle des deux neutralités armées; elle ne spécifie pas ce qui constitue un blocus effectif; mais le principe qu'elle établit est le même. On ne peut lui reprocher que de n'avoir pas eu une rédaction assez prévoyante, de n'avoir pas suivi en cela le très-bon exemple donné surtout par la première neutralité de 1780.

Pendant la guerre actuelle entre les Américains du Sud et ceux du Nord, les blocus de ports du Sud déclarés par le Nord ont toujours été réels; ce fait est expressément reconnu en particulier par une dépêche expédiée le 15 Février 1862, par Lord Russel à l'ambassadeur anglais à Washington, Lord Lyons. Toutefois, cette dépêche reconnaît aussi que plusieurs bâtiments ont réussi à violer impunément le blocus, (that, altough a sufficient blockading force is stationed off those ports, various ships have successfully eluded the blockade). Le président Lincoln, dans ses différentes déclarations de blocus contre les États du Sud, a aussi toujours promis expressément que les blocus seraient effectifs et maintenus par une force suffisante. Le Danemark, en revanche, dans sa dernière guerre contre les deux grandes puissances allemandes, n'a établi que des blocus par croisières. Ce procédé était en contradiction, non-seulement avec la déclaration du 16 Avril 1856 et l'article dix-huitième du traité de commerce conclu en 1818 entre la Prusse et le Danemark, suivant lequel on devait faire stationner au moins deux vaisseaux devant le port bloqué; mais encore avec le réglement de blocus danois,

publié pour cette guerre même le 15 Février 1864 et dans le § 1 duquel nous lisons ce qui suit: „Un port ennemi est bloqué lorsqu'il est cerné par un ou plusieurs vaisseaux de guerre de manière à ce qu'aucun bâtiment marchand ne puisse entrer dans ce port ou en sortir sans un danger évident d'être saisi.“ Dans les prétendus blocus de ports prussiens qui ont été déclarés après le 15 Mars de la même année, on ne voyait dans la règle pas même de croiseurs danois devant les ports en question; à plus forte raison n'y avait-il pas de vaisseaux stationnés devant leur entrée. Aussi le journal officieux prussien, la *Norddeutsche allgemeine Zeitung* pouvait-elle dire dans son numéro du 14 Avril 1864: „Chaque jour des vaisseaux entrent dans des ports situés sur la côte bloquée sans avoir vu un seul vaisseau de guerre danois. C'est ce qui eut lieu, pour citer des exemples, le 26 du mois dernier; des vaisseaux russes se rendirent de Swinemunde à Liebau, et pas plus que les bâtiments qui entrèrent le même jour à Swinemunde, ils ne rencontrèrent de navire danois. Le vapeur hollandais *Rembrandt* arrivé le 1 Avril à Swinemunde, le vapeur hollandais *Stadt Workum* qui le 5 Avril vint mouiller dans la rade de Thiessow, ne rencontrèrent pas non plus de vaisseau de guerre ennemi dans les eaux prussiennes. Les vaisseaux de guerre prussiens ont toujours trouvé libre la route de Swinemunde à Stralsund. Le blocus danois n'est donc qu'un blocus sur papier, puisque les vaisseaux danois ne sont stationnés nulle part et se montrent seulement de temps à autre, à une grande distance de la terre, pendant les courses qu'ils font devant les côtes prussiennes.“

Cet état de choses a continué jusqu'à la conférence de Londres; de même, les blocus rétablis après la conférence étaient également fictifs. Malgré la reconnaissance des vrais principes faite par la déclaration du 15 Février 1864, la conduite suivie par le Danemark en matière de blocus était donc complétement contraire au droit. On sait

que ce furent des sympathies politiques pour le Danemark qui engagèrent les grandes puissances européennes à fermer les yeux sur des procédés qui faisaient autant de tort à leur commerce qu'à celui de la Prusse, et contre lesquels les négociants de Bordeaux et de Manchester ont uni leurs protestations à celles des négociants prussiens.

QUAND EST-CE QU'UN BLOCUS EST RÉELLEMENT ÉTABLI?

Nous avons montré que toutes les puissances s'accordent à reconnaître qu'un blocus, pour être obligatoire pour les neutres, doit être réel. Le blocus sur papier, si funeste au commerce des neutres, n'a donc été appliqué que „par contrebande" par les puissances qui en ont fait usage dans les derniers temps; elles ont toujours affirmé l'existence d'un blocus effectif. Les neutralités armées avaient cherché à rendre impossible un pareil procédé; c'est pour cela qu'elles demandèrent que le port à bloquer fût entouré d'un nombre de vaisseaux stationnés suffisant pour empêcher un navire neutre d'y entrer sans danger évident. L'Angleterre n'a pas voulu reconnaître ce principe et a, nous l'avons vu, empêché que le Congrès de Paris, dans sa déclaration du 16 Avril 1856, précisât les conditions du blocus avec la même exactitude que l'avaient fait les neutralités armées. L'Angleterre doit au blocus sur papier de dominer le commerce du monde. Pendant sa guerre maritime contre Napoléon I, elle avait détruit le commerce de toutes les puissances, à la seule exception des États-Unis de l'Amérique du Nord, qui opposèrent aux empiétements de la Grande-Bretagne une rési-

stance énergique. La paix conclue, l'Angleterre „se trouva maîtresse absolue du commerce de l'univers". C'était là le résultat que les hommes d'état anglais avaient poursuivi avec une parfaite conscience de ce qu'ils faisaient et en foulant sans respect ni pitié tout ce qui s'opposait à leur marche. L'ordre du conseil privé du 14 Novembre 1807 dont nous avons déjà parlé montre bien qu'elle était l'intention de l'Angleterre en notifiant le blocus sur papier. Nous y lisons: „Considérant que dans ces circonstances, sa Majesté se trouve forcée à prendre de nouvelles mesures pour établir et maintenir ses justes droits, et pour conserver cette puissance maritime ..... dont l'existence est essentielle à la prospérité et à la sûreté des états de sa Majesté." Pitt s'exprima au Parlement avec encore plus de franchise: „Si nous n'avons pas réussi au gré de nos désirs, nous sommes parvenus du moins à mettre notre pays dans une situation qui contraste avec celle des autres nations, quoiqu'il soit prouvé jusqu'à l'évidence que votre grandeur et votre gloire, que votre existence même dépend de ce droit (le droit maritime telle que l'entend l'Angleterre), et est essentiellement lié avec son exercice." [1]

Cette puissance et cette „grandeur", l'Angleterre l'avait

[1] Voici ce que dit Hautefeuille (p. 41) sur la pratique anglaise moderne: „Elle soutint de 1806 à 1814 que les blocus par elle notifiés étaient appuyés par des forces suffisantes pour les faire respecter. Ces forces consistaient en quelques bâtiments de guerre croisant sur les côtes soumises au prétendu blocus et enlevant tous les navires neutres dirigés vers ces côtes. Si on adoptait cette explication, les bases du droit de blocus tomberaient, car ce système n'est autre que le blocus fictif, de cabinet, sur papier ou per notificationem présenté sous une cinquième dénomination. Pour se convaincre de cette vérité, il suffit d'examiner ce que c'est qu'une croisière et la différence qui existe entre cet acte et le blocus. Une croisière consiste dans le fait d'envoyer un ou plusieurs bâtiments de guerre ou armés en guerre parcourir certains passages plus ou moins étendus pour attaquer et enlever les bâtiments ennemis qu'ils peuvent rencontrer et empêcher les navires neutres de faire le commerce de contrebande." Il ajoute qu'une place ne peut être cernée que par des navires stationnées; que par conséquent croisières et blocus sont deux choses qui s'excluent.

acquise, à l'aide de son droit de blocus, aux dépens des puissances neutres. Celles-ci s'étaient inutilement efforcées de ramener la Grande-Bretagne à l'observation des prescriptions du droit international. Aujourd'hui encore, lorsqu'il s'agit de déterminer exactement les conditions d'un blocus réel, les publicistes anglais évitent de parler de ces prescriptions. Il faut, sous ce rapport, admirer la naïveté de Phillimore. Il commence par exposer d'une manière parfaitement juste ce que c'est qu'un blocus effectif; il poursuit en disant que le droit de blocus est, de toutes les questions du droit maritime, celui sur lequel les juristes de toutes nations ont le mieux réussi à se mettre d'accord; il ajoute que sur ce point les décisions des tribunaux des prises ont toujours été en harmonie avec la raison, la pratique et les théories des publicistes les plus distingués. Phillimore, dans l'exposé qu'il fait ensuite des violations du droit de blocus et des châtiments qui en résultent, promet de ne prendre en considération que les décisions des tribunaux anglais, et il tient parole.[1] Ce publiciste a donc percé à jour le système satisfaisant qu'il avait exposé d'abord sur le blocus; il lui a de la sorte fait perdre toute sa valeur; il s'est approprié les théories subtiles par lesquelles les tribunaux anglais se sont rendus complices des vexations arbitraires dont le commerce neutre a été l'objet.

Suivant Phillimore, il faut, pour qu'il y ait blocus effectif, que l'entrée du port soit complètement fermée par un nombre suffisant de vaisseaux stationnés; il ajoute expressément que s'il y a, sur un point ou sur un autre,

[1] Voici les propres termes de Phillimore, III, p. 392: „There is no subject of maritime or international law upon which the jurists of all nations are so unanimous and precise in their opinions as upon the rights and law of blocade. Autorities might be easily accumulated upon this point; but it is sufficient to say that the decisions of the tribunals in the matters of blockade have never been denied to be in accordance with reason, practice and the judgemente of the best writers. To these decisions, therefore, reference will ce almost exclusively made in the following pays."

un passage possible, le blocus n'existe pas.[1] Cette définition du publiciste anglais serait bien plus précise que celle de la déclaration du 16 Avril 1856, si Phillimore ne s'empressait pas, à la page suivante, de modifier profondément ses prémisses. Non seulement il exige que le tribunal des prises, dans la question de la suffisance ou de l'insuffisance de l'escadre de blocus, donne une grande importance, peut-être même une importance décisive (*perhaps predominant*) à l'opinion du commandant de l'escadre; mais il va jusqu'à accorder que l'escadre peut se composer en partie de croiseurs.

Nous avons vu que l'article quatrième de la déclaration du 16 Avril 1856 exige seulement que le blocus soit effectué par des forces maritimes suffisantes pour rendre impossible l'abord de la côte ennemie; il n'est pas dit expressément que les forces maritimes doivent stationner, mais le blocus par croisière est indirectement désapprouvé par cette disposition. En effet, il faut que l'abord de la côte bloquée soit rendu impossible par des forces suffisantes; dans le blocus par croisière au contraire, ce n'est pas l'abord seulement qui est défendu, mais des vaisseaux de guerre, croisant à une grande distance du port bloqué, arrêtent les bâtiments qui s'y dirigent. Comme la forme indécise donnée à la déclaration est l'oeuvre de l'Angleterre, qui semble avoir voulu se réserver par là un moyen indirect de revenir à son ancienne pratique, comme cette puissance, dans tous les traités de commerce qu'elle a conclus depuis 1815, a évité de laisser formuler une définition

[1] Voici ce que dit Phillimore, III, p. 386: „A blockade de facto should be effected by stationing a number of ships and forming as it were an arch of circumvallation round the mouth of the prohibited port, where, if the arch fails in any one part altogether. This is the general and safe definition of a blockade."

Wildmann, II, 179 se prononce dans le même sens: „A proclamation that a place is invested is insufficient to constitute a legal blockade. For that purpose, it is necessary that the place should be invested by a competent force.

exacte du blocus effectif, ou de désavouer ouvertement le blocus par croisière; nous devons reconnaître que sur ce point, Phillimore a quelque peu devancé la pratique de sa patrie. Nous devons rendre justice à cet acte d'une indépendance rare en matière de droit maritime parmi les publicistes anglais. Cependant, nous le répétons, nous voyons avec regret qu'après avoir posé des principes justes, Phillimore soit rentré dans la vieille ornière de la pratique abusive de l'Angleterre.

Un autre publiciste anglais moderne, James Reddie, prend exactement la même position que Phillimore. Il dit expressément que le blocus sur papier n'est pas permis; il indique les vraies conditions d'un blocus; puis, par des théories empruntées à Sir W. Scott, il remet complétement en question les principes qu'il avait posés d'abord.[1]

Les publicistes français qui, comme Hautefeuille et Ortolan, considèrent le blocus comme la domination exercée sur un point conquis, exigent naturellement comme condition nécessaire de cette opération que le port à bloquer soit cerné d'une manière complète et durable. „Deux systèmes“, dit Hautefeuille, „ont été non-seulement discutés mais mis en pratique et appuyés par la force des armes. L'un adopté par la France et par toutes les autres nations, l'autre par l'Angleterre seule. Le premier n'est autre que l'adoption des principes du droit international, tels qu'ils résultent des lois primitives et secondaires, tels que nous venons de les établir. Il consiste à reconnaître le blocus seulement lorsqu'il existe réellement, lorsque la conquête est effective, la souveraineté nouvelle continuée

[1] Voici comment s'exprime James Reddie dans ses *Researches historical and critical in maritime international law*, II, p. 16: „Now, according to the law of nations, there is no such thing, properly speaking, as a paper cabinet blockade; there is no legally effectual blockade, such as to warrant confiscation for a breach of it, unless it be an actual blockade, maintained by an adequate naval force, such as to render it dangerous to approach the place blockaded.“

et maintenue par la présence des vaisseaux bloquants; c'est le blocus réel." [1]

Ortolan parle absolument dans le même sens: „Les états neutres sont dans l'obligation de se soumettre à la prohibition de toute communication avec le lieu bloqué, s'il plaît à la puissance bloquante, quels que soient ses desseins de faire une telle prohibition; parceque, si le blocus est réel, cette puissance est réellement maîtresse des eaux territoriales environnantes; il y a lieu alors d'appliquer à l'égard du territoire maritime, par analogie avec ce qui se passe dans les guerres sur terre à l'égard du territoire continental lors de l'occupation d'une province ennemie, le principe que l'occupant prend la place du souverain du lieu dans l'exercice de la souveraineté. Cette substitution d'une souveraineté à l'autre sur les eaux littorales suffit pour établir les droit des belligérants en cas de blocus; il n'est pas nécessaire de recourir à la fiction admise par Kluber d'après laquelle le lieu bloqué doit être regardé comme étant au pouvoir de la puissance qui le cerne." [2]

Pistoye et Duverdy, sans parler d'un „droit de souveraineté" sur l'espace bloqué, arrivent au fond au même résultat que Hautefeuille et Ortolan. Voici ce qu'ils disent: „Nous poserons en principe que, pour qu'il y ait blocus, il faut que la place soit investie par des forces suffisantes pour en rendre l'entrée périlleuse aux navires qui voudraient s'y introduire. Ainsi tout blocus doit être réel et effectif." [3]

Cauchy qui, fait reposer avec Hautefeuille, Ortolan, Pistoye et Duverdy, la notion du blocus réel sur ses

[1] Hautefeuille, III, 25.

[2] Ortolan, *règles internationales et diplomatie de la mer*, II, p. 328. (Nous citons ici pour la première fois suivant la nouvelle édition qui vient de paraître chez Henri Plon à Paris).

[3] Pistoye et Duverdy, I, p. 365.

bases théoriques correctes, arrive également au même résultat qu'eux. Il procède d'une manière strictement positive; évitant de donner lui-même une définition, il se demande quelles sont les diverses conditions qui doivent être remplies pour faire considérer un lieu comme bloqué et répond à cette question en s'appuyant exclusivement sur les dispositions de la déclaration du 16 Avril 1856. Il reconnaît que cette déclaration est sur ce point moins explicite que les deux neutralités armées, mais il fait observer avec raison qu'elle prescrit exactement les mêmes choses. Il dit entre autres: „Aujourd'hui la mention du „danger évident“ a disparu comme celle des „vaisseaux arrêtés et rapprochés“; mais les blocus, pour être obligatoires, doivent être effectifs, c'est-à-dire maintenus par une force suffisante pour interdire l'accès du littoral de l'ennemi. Ce n'est pas en matière aussi grave et dans une circonstance aussi solennelle que nous croyons possible de revenir à ces „minuties de mots“ que Lord Granville relevait, en 1801, dans la rédaction anglaise du traité de St. Petersbourg. Si, comme nous aimons à le croire, la déclaration de l'Europe au congrès de Paris a été dictée par un désir sincère de rapprochement et de paix, si elle est conçue dans un intérêt de civilisation et d'humanité, ces termes en disent assez pour qu'une application loyale et franche puisse faire disparaître bien des causes de conflit et de guerre.“[1]

La définition du blocus donnée par Wheaton est assez vague. Il exige, il est vrai, que le port à bloquer soit investi par un nombre suffisant de vaisseaux stationnés; mais il s'en réfère à la convention conclue en 1801 entre l'Angleterre et la Russie, qui, nous l'avons vu, parle de „vaisseaux arrêtés ou suffisamment proches.“ Pour mettre le comble à la confusion, Wheaton cherche à s'appuyer indépendamment de la convention de 1801, sur les deux neu-

[1] Cauchy, II, 423.

tralités armées de 1780 et de 1800, dont le point de départ est tout différent. Ce n'est probablement pas sans une intention particulière que Wheaton donne tant d'importance à la convention de 1801; il appuye en effet sa théorie du blocus en grande partie sur les arrêts de Sir W. Scott, et se rapproche par conséquent sur ce point beaucoup des idées anglaises.[1]

Les publicistes allemands, entre autres Martens, Kluber, et parmi les plus modernes, de Kaltenborn et Heffter, ont le mérite d'avoir de tous temps défini avec justesse et précision la notion du blocus effectif. Voici par exemple ce que dit ce dernier: „Il est dans la nature des choses que pour qu'il y ait blocus, il faille que le lieu en question soit complétement et réellement investi, de telle sorte que l'accès en soit empêché, soit de tous côtés, soit du côté d'où doivent arriver les navires des neutres; il n'est pas nécessaire que l'accès soit rendu absolument impossible, mais il faut qu'il ne puisse s'opérer sans couper la ligne de blocus ou sans s'exposer à être canonné par la puissance bloquante.“[2]

Les anciens traités passent complétement sous silence les conditions détaillées du blocus; dans les traités du XVII siècle, nous n'en trouvons que trois qui parlent expressément d'un blocus effectif; ce sont ceux conclus par la Hollande avec l'Algérie en 1662, avec la Suède en 1667, avec l'Angleterre en 1674. Nous lisons dans le premier: „Tum solummodo confiscationi obnoxia erunt, si quando forte urbibus et locis ab una alterave parte sive mari, sive terra, obsidione juxta *realiter* cinctis, inferentur.“[3]

La plupart des traités de cette époque et un grand nombre de ceux du XVIII siècle se bornent à déclarer

[1] Wheaton, *droit internatiaal*, II, p. 174.
[2] Heffter, p. 274.
[3] Du Mont, VI, part. 2, p. 445.

que le commerce des neutres, tant qu'il n'a pas pour objet des articles de contrebande, est libre, sauf avec les places qui sont „assiégées, bloquées et investies". C'est dans ce sens que s'expriment entre autres les traités d'Utrecht du 11 Avril 1713. Après avoir confirmé en thèse générale le principe de la liberté du commerce des neutres, l'article vingtième ajoute: „Excepté seulement dans les places assiégées, bloquées et investies." Dans le même sens se prononcent également les traités de 1667 et 1670 entre l'Angleterre et l'Espagne; de 1763 entre l'Espagne, la France et l'Angleterre; de 1766 entre la Russie et l'Angleterre; de 1778 entre la France et les États-Unis d'Amérique; de 1786 entre la France et l'Angleterre. Depuis le milieu du XVIII siècle, nous trouvons déjà quelques traités qui entrent dans plus de détails sur les conditions du blocus; quelques-uns même fixent le nombre de vaisseaux de guerre nécessaire pour qu'il y ait blocus effectif. Le plus ancien des traités qui entrent dans cette voie est celui conclu en 1742 entre la France et le Danemark. Nous y lisons dans l'article vingtième: „Et afin de lever toute équivoque sur ce qui est entendu par cette exception, il a été convenu que nul port ne doit être réputé bloqué si l'entrée n'en est fermée du moins par deux vaisseaux du côté de la mer ou par une batterie du côté de la terre, de manière que les navires ne puissent y entrer sans un danger manifeste."[1] Le traité conclu en 1753 entre la Hollande et la Sicile demande six vaisseaux. L'article 22 en est conçu comme suit: „Il est convenu que nuls port ou ville ne seront tenus pour assiégés ou bloqués, à moins qu'ils ne soient investis, soit par mer, par six vaisseaux de guerre au moins d'un peu au delà de la portée du canon de la place, soit du côté de la terre par des batteries de canons

[1] Wenck, *Codex juris gentium recentissimi,* I, p. 521.

et autres ouvrages, tellement qu'on ne pourrait y entrer sans passer sous le canon des assiégeants.“ [1]

Dans la règle pourtant, les traités de l'époque se contentent de deux vaisseaux; ainsi le traité conclu en 1748 entre la Sicile et le Danemark, celui de 1795 entre l'Espagne et l'Autriche, celui enfin de 1818 entre la Prusse et le Danemark. C'est le seul traité du XIX siècle qui soit resté fidèle à la méthode, fort impratique assurément, de fixer le nombre de vaisseaux nécessaires à un blocus; on a fini, en effet, par comprendre que tout dépend de la place à bloquer et de ses circonstances particulières. Voici l'article 18 de ce traité: „Le commerce des vaisseaux de la puissance neutre ne se fera cependant pas dans les ports bloqués. On convient de ne regarder un lieu assiégé ou bloqué, à moins qu'il ne soit tellement fermé du côté de la mer par deux vaisseaux, ou du côté de la terre par une batterie de canons, que son entrée ne peut être hasardée sans s'exposer au danger évident d'une décharge de canons.“

Nous avons déjà dit que dans la dernière guerre, le Danemark ne s'était pas laissé arrêter par ces dispositions; les blocus des ports prussiens de la Mer Baltique qu'il a notifiés, n'ont guère été que des blocus sur papier. En outre, il a été dérogé à l'article 18 de ce traité par la déclaration du 16 Avril 1856 qui demande „une force suffisante“ pour rendre le blocus effectif. Cette dérogation est assurément un progrès; deux vaisseaux de guerre en effet ne suffisent pas dans beaucoup de cas à investir complétement un port. Comme, à l'exception de l'Espagne, toutes les puissances de l'Europe ont donné leur adhésion à cette déclaration, la question si une place doit être ou non considérée comme bloquée ne se décide absolument que d'après l'article 4 de cette déclaration; les dispositions de cette

[1] J. J. Moser, *Versuch des neuesten europäischen Völkerrechts*, VII, 588.

déclaration, nous le répétons, sont au fond les mêmes que celles des deux neutralités armées; les neutralités, la première surtout, ont seulement l'avantage d'une rédaction plus précise et plus exacte. La définition de la première neutralité nous paraît exemplaire; nous voudrions qu'à la première révision du droit de blocus, on la prît pour base; on ferait disparaître de la sorte toutes les incertitudes dont le droit des neutres a eu jusqu'ici tellement à souffrir.

NOTIFICATION ET TERME DU BLOCUS.

Le blocus de ports ennemis est un acte que l'autorité souveraine de l'état a seule le droit d'accomplir. Le souverain toutefois peut déléguer l'exécution de ce droit au commandant de la flotte.[1] Un droit d'une nature aussi exorbitante, un droit qui concerne spécialement le commerce maritime des neutres, dont la liberté est un des principes fondamentaux du droit public maritime; un pareil droit doit être dans son application soumis à des règles et à des formalités très-sévères, si l'on veut éviter qu'il serve de prétexte à toutes sortes de vexations et d'actes arbitraires. C'est pour cela qu'on a mis la condition dont nous avons parlé dans le paragraphe précédent; qu'on a mis comme condition essentielle du blocus, que la place à bloquer soit complétement et réellement fermée. L'observation de cette prescription ne suffit pourtant pas encore à rendre un blocus obligatoire pour les neutres; il y a encore une seconde condition essentielle à remplir; nous voulons parler de la notification du blocus faite aux puissances neutres.

[1] C'est ce que reconnaissent aussi les publicistes anglais. Phillimore, III, 383. Wildmann, II, 178.

L'opportunité de cette notification, qui doit s'effectuer par voie diplomatique, se base sur un usage international généralement observé, même lorsque le blocus a lieu dans les mers éloignées, hors d'Europe; Hautefeuille lui-même, qui tout en conseillant la notification ne la considère pourtant pas comme nécessaire à la validité du blocus, reconnaît pourtant l'universalité de cet usage.[1] Indépendamment de cette notification diplomatique, adressée aux puissances neutres, le blocus est aussi annoncé officiellement aux sujets mêmes de la puissance bloquante; le moyen généralement employé pour cela est une insertion dans le journal officiel du gouvernement.

Si cependant l'éloignement du port bloqué est tel que le blocus ne puisse être notifié aux puissances neutres que longtemps après qu'il a été établi, on peut interdire l'accès aux vaisseaux neutres déjà avant la notification; on peut même infliger à ces bâtiments le châtiment résultant d'une violation de blocus, si, avant de tenter l'entrée, ils ont été prévenus par les navires de guerre bloquants que le port est fermé.

Cette anticipation de blocus, nécessaire en vérité dans les mers éloignées de l'Europe si le droit de blocus ne doit pas devenir une illusion, et sanctionnée par la pratique internationale, a induit plusieurs publicistes en erreur sur la véritable portée de la notification générale; cette erreur a été encore augmentée par l'abus que les Anglais ont fait de la notification.

Pour éviter toute confusion, il faut d'abord bien distinguer la notification générale de ce qu'on a appelé la no-

[1] Des notifications qui n'auraient pas lieu par voie diplomatique, celles par exemple qui seraient faites par les belligérants dans les ports, n'auraient suivant Heffter (p. 275) pas la même valeur. Cette manière de voir est parfaitement juste; une telle notification en effet ne serait qu'une notification spéciale faite aux vaisseaux neutres qui se trouveraient dans un port. Aussi est-ce avec raison que la France a blâmé un pareil procédé lors du décret de blocus de la république du Chili en 1838.

tification spéciale. La notification générale est une des conditions de l'existence juridique du blocus. La notification spéciale ne concerne que la théorie de la violation du blocus; elle est destinée à faire savoir aux vaisseaux neutres que le port sur lequel ils se dirigent est ou demeure bloqué, suivant qu'ils n'ont pas ou qu'ils ont déjà connaissance du blocus. L'inscription de cette notification dans le journal du navire doit, en cas de violation de blocus, témoigner au juge des prises que ce n'était pas de bonne foi que le vaisseau cherchait à pénétrer dans le port bloqué; qu'il avait connaissance de l'état des choses et qu'il faisait acte de déloyauté.

Il n'est donc pas exact de dire, comme le font quelquefois les publicistes anglais, que dans le blocus *de fait*, qui serait plus exactement désigné sous le nom de blocus par anticipation, la notification spéciale vient remplacer la notification générale. Aussi bien dans le blocus de droit que dans le blocus de fait, la notification spéciale est toujours nécessaire pour qu'un navire soit condamné comme coupable d'une violation de blocus. De même, la notification générale est une des conditions de la validité d'un blocus; seulement, pour les ports très-éloignés, on la présume quelquefois avant qu'elle ait eu réellement lieu.[1]

C'est surtout, répétons-le, la pratique de l'Angleterre qui a causé la défiance de certains publicistes pour la no-

[1] Cela nous semble être la seule manière juridiquement correcte de comprendre le blocus *de fait*. La notification d'un blocus ayant dans la pratique toujours lieu, comme le reconnaît Hautefeuille lui-même, la grande majorité des publicistes qui considère la notification comme une condition essentielle d'un blocus, a, incontestablement raison, à notre sens du moins. S'il arrive quelquefois qu'un blocus *de fait* doive être respecté provisoirement avant que la notification ait pu avoir lieu, il faut assurément aller chercher le motif d'une pareille exigence dans l'intérêt des belligérants, dans l'inconvénient qu'il y aurait pour ceux-ci à ce qu'un blocus par eux déclaré restât des mois entiers sans être respecté par les neutres. Mais la seule manière de construire juridiquement un pareil cas consiste à présumer l'existence de la notification du moment où les pièces destinées aux puissances neutres ont été expédiées par l'officier commandant le blocus.

tification générale; cette défiance est due surtout à de tristes souvenirs des procédés autrefois suivis par la Grande-Bretagne; à l'habitude de cette puissance de mettre, par une simple formalité, des côtes entières en état de blocus. Le blocus par notification a été il est vrai, en théorie du moins, banni du système anglais par la déclaration du 16 Avril 1856. Aussi est-ce plutôt un principe introduit par Sir W. Scott dans la pratique anglaise et défendu de nos jours encore par des théoriciens britanniques qui fait renaître l'ancienne méfiance. Sir W. Scott a réintroduit le blocus sur papier sous le manteau de la notification générale; il exige que les neutres se considèrent comme obligés par la notification d'un blocus jusqu'à ce qu'ils aient reçu par une voie officielle la nouvelle de la levée. Jusque là aucun vaisseau ne pouvait se diriger vers le port dont l'investissement avait été notifié sans s'exposer à être saisi et condamné comme coupable de violation de blocus; le fait même que le blocus a cessé de fait au moment de la saisie, ne doit pas excuser le neutre. Voici à peu près comment raisonne Sir W. Scott: „Il y a deux espèces de blocus; l'un par le simple fait seulement, l'autre par une notification accompagnée du fait. Dans le premier cas, quand le fait cesse autrement que par accident ou le changement du vent, il y a immédiatement fin au blocus; mais quand le fait est accompagné d'une notification publique du gouvernement du pays belligérant au gouvernement neutre, je crains, prima facie, que le blocus ne soit supposé exister jusqu'à ce qu'il ait été publiquement retiré. Il est indubitablement du devoir d'un pays belligérant qui a fait la notification de blocus d'en notifier de la même manière et immédiatement la discontinuation. Laisser le fait cesser et adresser de nouveau la notification, dans un temps éloigné, serait une fraude au détriment des nations neutres, et une conduite dont nous ne supposons pas un seul pays capable (?). Je ne dis pas

qu'un blocus de cette espèce ne puisse dans aucun cas expirer de facto; mais je dis qu'on ne doit pas se hâter de présumer une pareille conduite contre une nation; et par conséquent, jusqu'à ce qu'un cas semblable devienne évident, je soutiendrai qu'un blocus doit, prima facie, être présumé continuer jusqu'à ce que la notification soit révoquée.“[1]

Ce développement est assurément un bel échantillon de la manière dont les juges des prises anglais cherchent à opprimer le commerce neutre sous les apparences de la justice. Sir W. Scott n'ose pas contester qu'un blocus notifié ne puisse cesser de fait; seulement, ajoute-t-il, les neutres ne doivent pas présumer cette cessation, mais attendre la nouvelle notification de la puissance belligérante. Une pareille présomption supposerait les auteurs du blocus capables d'une infamie; elle ne peut donc être permise. Donc, et c'est là que Scott en veut venir, le vaisseau neutre est en tous cas coupable de violation de blocus lorsqu'il se dirige sur le port désigné avant la notification de cessation de blocus. Nous ne croyons pas avoir exagéré en disant que le blocus sur papier est rétabli en fait par une pareille théorie.

Ces principes introduits par Sir W. Scott dans la pratique anglaise, ont reçu l'approbation complète des publicistes britanniques modernes. Phillimore, par exemple, se sert dans son exposition des mêmes mots à peu près que Scott et il ajoute que c'est le devoir d'un tribunal des prises de présumer la continuation d'un blocus notifié jusqu'à notification officielle de la cessation. Il résulte en outre de son argumentation que la preuve du contraire n'enlèverait nullement à la présomption sa valeur.[2]

Un troisième abus de la notification, que s'est permis

[1] Robinson, *reports*, I, p. 171.
[2] Phillimore, III, p. 385.

l'Angleterre, consiste à considérer le blocus de fait et le blocus notifié comme deux opérations distinctes, tandis que le premier n'est au fonds qu'un blocus dont la notification est présumée, mais s'effectue réellement plus tard si le blocus de fait dure assez longtemps pour le permettre. Cette distinction faite par les Anglais est une conséquence de leur fausse manière de considérer la notification générale. Suivant la théorie anglaise, le but de cette notification serait d'établir une „praesumptio juris et de jure" que tous les neutres ont eu connaissance du blocus. Comme la même présomption doit exister pour la continuation du blocus, cette théorie n'admet pas qu'il soit nécessaire de faire aux vaisseaux neutres une notification spéciale pour pouvoir les condamner pour violation de blocus; la seule destination ou direction d'un navire vers le lieu bloqué ou prétendu bloqué suffit. Une exception n'est faite qu'en faveur des vaisseaux venant, non pas d'un port de leur patrie, mais d'une contrée trop éloignée pour qu'ils aient pu avoir connaissance de la notification générale; dans ce cas là seulement on exige une notification spéciale. En dehors de là, la notification spéciale n'est nécessaire que pour le blocus de fait.

Cette théorie, dont nous espérons avoir démontré la complète fausseté, a été également exposée par Sir W. Scott avec beaucoup d'habileté. Voici ce qu'il dit dans l'un de ses arrêts: „L'effet d'une notification à un gouvernement étranger sera évidemment de comprendre tous les individus de cette nation; elle serait inutile s'il était permis à des individus de plaider leur ignorance de cette notification. Il est du devoir des gouvernements étrangers de communiquer l'information à leurs sujets dont ils sont obligés de protéger les intérêts. Je soutiendrai donc qu'un patron de navire neutre ne peut jamais être admis à affirmer contre une notification de blocus, qu'il en est ignorant. S'il en est réellement ignorant, ce peut être un sujet de représen-

tations à son gouvernement et donner lieu à une réclamation d'indemnités de sa part, mais ce ne peut être un moyen de défense devant la cour d'un belligérant. Dans le cas d'un blocus de facto seulement il peut en être autrement; mais ceci est un cas de blocus par notification. Une autre distinction entre un blocus notifié et un blocus existant de facto seulement, c'est que dans le premier, l'acte de mettre à la voile pour une place bloquée suffit pour constituer le délit. On doit présumer que la notification sera formellement révoquée et que l'avis en sera dûment donné; jusqu'à ce moment le port est considéré comme fermé, et dès l'instant de quitter le port pour faire voile pour une pareille destination, le délit de violation de blocus est complet et la propriété engagée dans ce voyage soumise à confiscation; il en peut être autrement d'un blocus existant seulement de facto: là aucune présomption ne s'élève pour la continuation, et l'ignorance de la partie peut être admise comme excuse d'un voyage d'une destination douteuse et provisoire.“ [1]

Le seul moyen de réfuter avec succès ce principe, appliqué par la pratique anglaise au grand détriment de la marine neutre, est, nous l'avons dit, de distinguer soigneusement la notification générale et la notification spéciale. Parmi les publicistes allemands modernes, il en est quelques-uns qui n'ont pu encore abandonner l'idée fausse que les deux notifications, ayant exactement le même but et la même portée, peuvent se remplacer l'une par l'autre. Heffter même, qui suit ici l'opinion de Hautefeuille, dit: „Aussi une notification expresse aux neutres est-elle nécessaire; elle peut être faite soit sur les lieux mêmes, par des croisières etc., aux vaisseaux qui se dirigent sur le port investi; soit d'une manière générale, par la voie ordinaire de

[1] Robinson, *reports*, II, p. 112.

la diplomatie, aux gouvernements neutres, qui ne manquent pas ensuite d'en informer leurs ressortisants.“

Cependant, la notification générale n'est pas, encore une fois, un simple avertissement aux neutres; elle est une des conditions nécessaires à la validité du blocus; elle a une importance analogue à celle de la publication pour la validité des lois. Pour qu'une loi oblige les sujets, il ne suffit pas qu'elle existe, que par exemple, souverain et parlement soient d'accord; il faut encore qu'elle soit publiée.

Nous avons dit que la notification a, pour la valeur du blocus, une importance analogue à celle de la publication pour la validité d'une loi; nous devons cependant faire observer que l'effet de ces deux formalités n'est pas absolument le même; il y a une différence, qui dérive du fait que le belligérant n'a pas de pouvoir législatif sur les neutres, comme un souverain sur ses sujets. Sans doute le droit international a donné aux belligérants vis-à-vis des neutres, dans le droit de blocus une faculté qui correspond en bien des points à une puissance législative; mais qui s'en distingue sous d'autres rapports. Dans la règle, une loi ne cesse d'être obligatoire que lorsque l'abrogation en a été régulièrement publiée; un blocus notifié au contraire cesse d'être obligatoire pour les neutres dès qu'il a réellement cessé d'exister. Lorsqu'il s'agit d'une loi, on applique le principe: „Ignorantia juris nocet.“ Mais un navire neutre peut fort bien, lors même qu'il a connaissance du blocus, se diriger vers le port investi sans avoir pour autant l'intention de commettre une violation de blocus; le voyage peut fort bien avoir été entrepris dans l'espérance, soit que le blocus n'existe pas en réalité, soit qu'il aura cessé au moment où le navire doit arriver à sa destination; c'est pour cela que la pratique a introduit la notification spéciale, nécessaire même dans les blocus notifiés pour que le navire puisse être saisi comme coupable d'une violation de blocus. La position a été exposée avec beaucoup de justesse, par le

ministre des affaires étrangères de France, le comte Molé dans une lettre qu'il écrivit, le 20 Octobre 1838, à son collègue le ministre de la marine. Cette lettre citée par Pistoye et Duverdy, dit à l'occasion du blocus des ports mexicains: „M^{r} ..... (commandant d'un navire français), confond ici deux choses très-distinctes, la notification diplomatique qui doit être faite du blocus aux puissances neutres, et l'avis que les commandants des forces employées à le maintenir sont toujours tenus de donner aux navires qui se présentent sur les lieux, et paraît croire que l'accomplissement de la première formalité dispense nécessairement de la seconde qui deviendrait ensuite superflue. Une telle manière de procéder est contraire, non seulement aux principes ordinaires du droit maritime, mais encore aux instructions émanées de votre ministère et aux communications qui furent faites dans le temps au gouvernements des États-Unis, ainsi qu'aux consuls étrangers à la Vera-Cruz.“ [1]

Ortolan [2] et Cauchy [3] se prononcent dans le même sens. Pistoye et Duverdy défendent la même opinion également et se font remarquer par leur exposé clair et consciencieux: „En règle générale“, disent-ils, „les deux notifications doivent avoir lieu. Il est bien vrai que le navire neutre à qui le blocus a été notifié d'une façon spéciale et qui le viole est de bonne prise lors même qu'il n'y a pas de notification générale. Mais il ne faudrait pas conclure de là, comme quelques auteurs, que la notification particulière est seule nécessaire, et que l'autre est surabondante. La notification d'un blocus n'a pas seulement pour but de mettre les neutres dans leur tort, s'ils essaient de franchir la ligne de blocus. Son but principal est d'avertir les négociants neutres de ne pas faire d'expédition pour les lieux bloqués.

[1] Pistoye et Duverdy, I, p. 372.
[2] Ortolan, II, p. 335.
[3] Cauchy, II, p. 421.

Le gouvernement belligérant qui n'avertirait pas par une notification générale les commerçants neutres que les navires dirigés sur tel ou tel point n'y seront pas admis, manquerait à ses devoirs vis-à-vis des puissances neutres. Supposons qu'une puissance européenne bloque un port européen, et ne notifie pas le blocus d'une manière générale et officielle, les Américains continueront leurs armements pour le port bloqué et seront exposés ainsi à faire des pertes considérables. C'est pourquoi, il faut décider en principe que tout blocus doit être notifié officiellement. Dans quelques circonstances, la force des choses oblige à déroger à ce principe, mais il n'en subsiste pas moins dans toute sa vigueur. A cet égard, nous sommes complétement de l'avis qu'a émis Lord Beaumont à la chambre des Lords en disant: „Je soutiens que tout amiral chargé de faire la guerre et qui juge opportun de déclarer le blocus d'un port quelconque a le droit de le faire quoique le port soit tellement éloigné de l'Angleterre qu'il faudrait deux ou trois mois pour que la publication parût dans la Gazette de Londres. Encore faut-il, en pareille circonstance, que la nation belligérante dont l'amiral a établi un blocus se hâte de le notifier officiellement, dès qu'elle en a connaissance. Quant à la notification particulière, elle doit toujours avoir lieu, même quand le blocus a été notifié officiellement.“ [1]

Hautefeuille dit en commençant avec raison que: ce mode de publication, la notification diplomatique, a été également adopté par les belligérants pour faire connaître aux peuples neutres l'existence du blocus qu'ils forment. Mais immédiatement après, il explique que cette importante formalité peut être remplacée par une notification spéciale (p. 73). Il ajoute ensuite que la notification diplomatique n'est pas indispensable, qu'elle n'est pas essen-

[1] Pistoye et Duverdy, I, p. 369.

tielle d'après le droit primitif (p. 73) il complète enfin (p. 74) sa pensée en ces termes: „Le droit secondaire n'a pas non plus imposé au belligérant le devoir absolu de faire cette notification; aucun traité solennel n'en parle mais l'usage des nations est constant à cet égard. Le belligérant, dès qu'il connaît l'existence d'un blocus exécuté par ses ordres ou par ses forces doit en faire la notification officielle à toutes les nations neutres. Cet usage, je le répéte, est bon et salutaire; il est conforme aux principes de l'humanité; il contribue puissamment à adoucir pour les peuples pacifiques, les maux que font rejaillir sur eux des hostilités, bien qu'ils soient et restent complétement étrangers aux actes de la guerre, comme, ils l'ont été aux causes qui l'ont amenée. Il est à désirer que toutes les nations se conforment à un usage qui, sans nuire à leurs droits, est utile à leurs semblables.“ Hautefeuille continue ensuite en ces termes: „La notification diplomatique présente d'ailleurs un très-grave inconvénient, qui seul suffirait à mes yeux pour établir son inefficacité et par conséquent la non-obligation de la faire; car je ne saurais penser que la loi divine puisse imposer une obligation inefficace.“ Le grave inconvénient dont veut parler Hautefeuille, c'est que pour le blocus de lieux très-éloignés, la notification pour arriver à temps, devrait être signifiée au moment où l'escadre de blocus ferait ses préparatifs. Il en résulterait que la notification aux neutres aurait lieu souvent bien avant l'investissement réel; que les neutres en conséquence croiraient à l'existence du blocus bien avant qu'il soit réellement commencé. Cet inconvénient toutefois est en grande partie imaginaire; car les vrais principes du droit international font de la notification spéciale sur les lieux mêmes par un navire de l'escadre de blocus une condition essentielle de la violation du blocus. Il est vrai que la notification aura lieu quelquefois avant l'ouverture réelle du blocus; c'est ce qui a eu lieu entre

autres pour les blocus déclarés, lors de la dernière guerre d'Orient, par l'Angleterre et la France.[1] Dans la règle cependant, une notification préalable ne sera pas nécessaire; il sera en général facile, une fois l'investissement commencé, de le faire connaître rapidement par télégraphe et chemin de fer depuis le port neutre le plus voisin, aux diverses puissances neutres.

La notification diplomatique est donc une condition essentielle de la validité d'un blocus; il est vrai que cette notification peut-être juridiquement présumée avant qu'elle soit réellement signifiée aux neutres; mais le commandant de l'escadre de blocus n'en doit pas moins, immédiatement après l'investissement réel, faire les démarches nécessaires pour que la signification officielle de l'état de choses existant soit faite aux puissances neutres. S'il ne le fait pas et que la notification n'ait pas lieu, on ne peut, lors même que toutes les autres conditions seraient dûment remplies, condamner légalement un vaisseau pour violation de blocus. Le blocus n'existe pas pour la puissance neutre qui n'a pas reçu de notification; si l'un des vaisseaux d'une telle puissance a été condamné pour violation de blocus, elle a le droit et certainement aussi le devoir d'en réclamer la mise en liberté.

L'utilité pratique de la notification diplomatique consiste à éviter aux neutres des voyages inutiles vers les places bloquées. S'ils veulent courir la chance d'une course blanche dans l'espérance que le blocus n'est pas réel ou qu'il aura cessé à leur arrivée, c'est leur affaire; d'ailleurs, ils ne s'exposent qu'à faire un voyage inutile;

[1] C'est ainsi qu'une communication officielle du ministre du commerce van der Heydt datée du 21 Avril 1854 et insérée au *Moniteur prussien* du 22 Avril donnait connaissance d'un message de l'amiral Sir Ch. Napier, dans lequel cet amiral prévenait qu'il était parti le 12 du mois du golfe de Riga pour bloquer tous les ports russes des Golfes de Bothnie et de Finlande. — La *London Gazette* ne put annoncer l'existence du blocus réel que le 16 Juin.

il ne peut être question pour eux d'une violation de blocus avant qu'ils n'aient reçu sur les lieux, de la part d'un des vaisseaux bloquants, une notification spéciale de la réalité ou de la continuation de l'investissement. La nécessité d'une notification spéciale même dans les blocus signifiés diplomatiquement est aujourd'hui reconnue par la pratique de toutes les grandes puissances, l'Angleterre seule exceptée; nous entrerons dans plus de détails sur ce point en traitant de la violation du blocus. Toutefois, il n'y a jusqu'ici qu'un petit nombre de publicistes français, tels que Ortolan et Pistoye et Duverdy qui aient donné de ce principe un développement théorique satisfaisant.

Lorsqu'un blocus a été diplomatiquement signifié aux neutres, la notification contraire n'est nullement nécessaire à la cessation de l'obligation des neutres. Sans doute, la notification de levée est un devoir de la puissance bloquante; mais conformément aux principes juridiques généralement reconnus, la négligence de ce devoir ne donne à celui à qui il incombe absolument aucun droit.

La cessation de l'investissement réel fait cesser le blocus avec tous ses effets. Si donc l'escadre de blocus abandonne, même temporairement, sa position; si elle en est repoussée par l'escadre ennemie, le blocus cesse d'exister pour les navires neutres; l'investissement réel est toujours essentiel à la validité du blocus; c'est la condition indispensable de l'effet de la notification. Ce principe a été généralement reconnu par tous les publicistes, voire même, comme le remarque Hautefeuille, par tous les traités qui touchent la question;[1] toutefois, la pratique anglaise, sans parler de la présomption de continuation d'un blocus dont la levée n'a pas été notifié officiellement, a posé en principe qu'un blocus commencé continue lors même que les

[1] Heffter, p. 275; Jacobson, Seerecht p. 683; M. Pöhls, Seerecht IV, p. 1145; Oke Manning, p. 324; Hautefeuille, III, p. 115.

vaisseaux stationnés se sont éloignés momentanément par le fait d'un accident fortuit; lors même, par exemple, qu'ils ont été emportés par la tempête. Cette pratique a été défendue par plusieurs publicistes anglais et en outre par Wheaton.[1] Elle est pourtant en contradiction complète avec le principe international qui exige la réalité du blocus. Les conséquences du sort et de la fortune inconstante de la guerre doivent être, d'après les règles générales du droit, supportées par la partie qui en est frappée, mais non pas par les tiers qu'elles ne touchent en aucune manière.[2] D'ailleurs, en matière de droit de blocus, on doit toujours interpréter les points douteux en faveur des neutres; car le droit de blocus est une exception à la règle générale, qui garantit aux neutres la liberté de leur commerce maritime.

[1] Robinson, I, p. 86 et 156; III, 148; VI, 116. Wildmann, II, p. 182. Phillimore, III, p. 386. Wheaton, II, p. 175.

[2] Sir W. Scott veut appliquer le principe contraire, non-seulement dans les blocus notifiés mais encore dans les simples blocus de fait lorsque la notoriété du fait tient lieu d'une déclaration publique; il développe cette pensée dans les arrêts cités dans la note ci-dessus. Ortolan, II, p. 345, fait à cette occasion les remarques suivantes: „Cette jurisprudence ne consacre pas à vrai dire dans toute son étendue la doctrine des blocus sur le papier; mais si l'on examine à fond les prétentions de Sir W. Scott, on verra qu'elles sont en réalité une dérivation de cette doctrine puisqu'elles ne tendent à rien moins qu'à donner à la notification du blocus une fois faite, et même à la notoriété prétendue d'un blocus sans notification (notoriety of the fact) un effet indépendaut de la présence réelle sur les lieux des forces bloquantes.“

OBJET ET EFFET D'UN BLOCUS.

Suivant la pratique anglaise on peut bloquer, non-seulement des places et des ports isolés, mais encore des côtes entières. Cette pratique est naturellement inséparable du système de blocus par croisière, appliqué par l'Angleterre pendant la dernière guerre d'Orient; car la puissance maritime de la Grande-Bretagne elle-même n'aurait pas suffi à bloquer au moyen de vaisseaux stationnés une côte un peu étendue. Les deux neutralités armées, dirigées surtout contre la politique maritime de l'Angleterre, firent aussi une tentative sur ce point, et ne parlèrent absolument que de blocus de ports; la fameuse convention de 1801 entre la Russie et l'Angleterre se joignit complétement à elles en cela. Cette convention, nous l'avons vu, semble donner d'un port bloqué la même définition que la première neutralité; elle n'y fait qu'une seule modification, qui paraît n'avoir aucune importance, mais en a au fond. En revanche, les déclarations relatives au commerce des neutres, publiées par la France et l'Angleterre pendant la dernière guerre d'Orient, parlent de nouveau „d'un blocus effectif qui serait mis, à l'aide d'une force suffisante, devant les ports, les rades ou côtes de l'ennemi.“ Il est vrai que pendant cette guerre, le blocus ne fut mis que devant quelques ports de la Mer Baltique et de la Mer Noire. La déclaration du 16 Avril 1856 évite de restreindre expressément les blocus à des ports isolés; elle se sert d'un terme général: „Les blocus . . . . maintenus par une force suffisante pour interdire réellement l'accès du littoral de

l'ennemi". La déclaration a donc toléré un principe très-dangereux, non pas tant en lui-même que par les abus auxquels il a donné lieu. Hautefeuille lui-même, bien qu'il soit induit en erreur par l'idée complétement fausse que le blocus dérive exclusivement du droit de conquête et défende en conséquence avec chaleur le droit des belligérants de bloquer des côtes entières, reconnaît pourtant qu'une puissance aura rarement les moyens d'user d'un pareil droit. Hautefeuille dit, avec raison si l'on se place à son point de vue: „Toutes les parties de la mer soumises à la souveraineté du peuple riverain peuvent être l'objet d'une conquête par son ennemi et passer sous sa domination .... D'un autre côté la conquête ne peut pas lui donner plus de droits que n'en possédait l'ennemi dépouillé." Il conclut de là que toutes les mers susceptibles d'être appropriées, partant aussi des côtes entières, des baies, etc. peuvent être bloquées, mais non pas des détroits ou des embouchures de fleuves.[1] Quant à celles-ci, Hautefeuille fait remarquer avec raison que, dès que les rives du fleuve appartiennent à plusieurs nations, le blocus serait une violation des droits de toutes celles d'entre elles qui ne prennent pas part à la guerre. Lors même donc que, à l'em-

[1] Hautefeuille, III, p. 49—51. A propos de l'application du blocus à des détroits, Hautefeuille conteste la légalité des mesures prises par l'Espagne, à l'occasion du blocus de Gibraltar, pendant la guerre de l'indépendance de l'Amérique, mesures qui portèrent de graves préjudices au commerce des neutres dans ce détroit. „Il est impossible", dit-il, „d'admettre que la puissance bloquante eût le droit de prescrire aucune règle aux peuples pacifiques, de mettre aucune limite à la liberté de la navigation sur une mer commune. L'article premier prescrit à tous les navires traversant le détroit de prendre leur route loin de la côte d'Europe et de longer celle d'Afrique. L'article trois va plus loin; il soumet tous les bâtiments neutres à l'obligation d'accepter le convoi, l'escorte des vaisseaux de guerre espagnols, toutes les fois qu'il plaira à ces derniers de les accompagner dans le passage et les oblige même à attendre cette escorte lorsqu'elle est annoncée par un des croiseurs. Ces dispositions sont évidemment contraires au principe que nous venons de poser; elles constituent un attentat contre les droits des peuples neutres et dépassent de beaucoup ceux que les lois primitives et secondaires accordent aux puissances bloquantes."

bouchure du fleuve, les deux rives appartiendraient à un belligérant, le blocus serait une atteinte portée à toutes les nations qui posséderaient une partie des rives du fleuve là où il est navigable; leur libre navigation serait par là interrompue.

Quant au blocus de côtes entières, laissant de côté le point de vue, faux à notre avis, de Hautefeuille, qui fait tout dépendre ici des principes du droit de conquête, nous ne croyons pas qu'on puisse opposer à une pareille prétention aucune objection théorique. Dès qu'une puissance sera en état de bloquer une côte entière, on ne pourra guère lui en contester le droit. Mais, comme aucune puissance n'a les moyens nécessaires, il est superflu et comme nous l'avons vu dangereux, de proclamer en théorie un pareil droit. C'est ce qu'ont eu le tact d'éviter les deux neutralités et, comme le remarque avec raison Hautefeuille, probablement tous les traités de commerce. Les publicistes anglais eux-mêmes évitent de formuler un principe dont ils savent que leur patrie a fait un tel abus.[1] Pour nous, nous nous croyons autorisés à mettre en doute ou du moins à passer sous silence la légitimité d'un blocus mis sur une côte entière, jusqu'à ce que l'expérience ait démontré qu'un tel blocus est réellement possible.

D'un autre côté, en opposition avec le fait historiquement établi que tout port ennemi peut-être soumis à un blocus, on a prétendu que les places fortes seules peuvent

[1] C'est ainsi que Phillimore ne parle partout que de places bloquées (blockaded places), et Wildmann, de ports bloqués. Il commence son chapitre sur le droit de blocus en ces termes: „Every belligerent has a right to blockade the port of his ennemy." Les publicistes allemands au contraire reconnaissent en général aux belligérants le droit de bloquer des côtes entières; mais ils n'entrent pas sur ce point dans beaucoup de détails. C'est là ce que font, entre autres, Heffter, Kluber et de Kaltenborn; c'est ce que font également plusieurs publicistes français, tels que Ortolan et Cauchy. Il ne faut pas oublier toutefois que jusqu'ici, il n'y a pas eu encore de blocus de côtes entières qui ne fussent pas, comme ceux déclarés par l'Angleterre au commencement de ce siècle, de simples blocus par croisière ou sur papier.

être l'objet d'une telle opération. Cette théorie, exprimée dans le décret lancé de Berlin, le 21 Novembre 1806, contre l'Angleterre par Napoléon, n'a pour ainsi dire pas trouvé de défenseurs dans la science. Nous lisons dans le décret mentionné ci-dessus: „Qu'elle (la Grande-Bretagne) étend aux villes et ports de commerce non fortifiés, aux hâvres et aux embouchures de rivières, le droit de blocus, qui d'après la raison et l'usage de tous les peuples policés, n'est applicable qu'aux places fortes." [1] Cette manière de voir n'a été, comme le reconnaissent Hautefeuille et Ortolan, défendue que par un seul publiciste, l'Italien Lucchesi-Palli. Aussi ne croyons nous pas nécessaire de nous arrêter plus longtemps à l'examen d'une théorie généralement rejetée. [2]

D'après un principe international généralement reconnu, l'effet d'un blocus est d'interdire aux neutres tout commerce avec le port bloqué. Déjà Vattel s'exprime en ces termes: „Tout commerce est absolument défendu avec une ville assiégée ou seulement bloquée." Dès lors, ce principe n'a été que rarement contesté dans la théorie, et la pratique n'a tenu aucun compte de ces attaques. A la théorie déjà mentionnée de Lucchesi-Palli, suivant lequel des places fortifiées pourraient seules être bloquées, le blocus ne serait qu'un moyen de faire la guerre, et ne devrait en aucun cas entraver ou inquiéter le commerce des neutres. Ortolan oppose ce qui suit: „On ne peut raisonnablement contrecarrer les opérations militaires d'un état en guerre jusqu'au point de l'empêcher d'attaquer le territoire de son ennemi là où il le juge convenable." [3] Mais

[1] De Martens, *recueil supplémentaire,* V, p. 430.

[2] Lucchesi-Palli, *principes du droit public maritime,* p. 180. Cet ouvrage, qui nous est d'ailleurs inconnu, est cité par Ortolan d'après la traduction française dont nous avons donné le titre. Il a paru à Naples en 1841 sous le titre suivant: Ferd. comte Lucchesi-Palli, *Principi di diritto publico marittimo.*

[3] Ortolan, II, p. 334.

jusqu'ici aucun écrivain compétent n'a essayé de nier qu'en amenant à un port bloqué des marchandises, en particulier des vivres, on ne trouble, peut-être même ne rende illusoires les effets d'un blocus. Du reste, il faut que le commerce de toutes les nations soit également affecté par le blocus; la puissance bloquante ne peut faire aucune exception en faveur de tel ou tel pavillon.[1]

Jouffroy a construit un système artificiel au plus haut point pour n'interdire le commerce des neutres avec les ports bloqués que dans certains cas particuliers. Suivant cet auteur, un belligérant a cinq raisons de bloquer un port.

1° „Pour faciliter à une armée qui l'assiège du côté de terre les moyens de s'en emparer,

2° afin d'empêcher qu'une flotte ennemie ne reçoive, du moins par mer, ce qu'il lui faut pour compléter son armement,

3° afin d'y tenir renfermée une escadre de corsaires ou bien un armement quelconque et les empêcher de mettre à la voile,

4° pour être averti à temps de la sortie d'une flotte,

5° pour troubler le commerce d'un port.

Ce n'est que dans le premier cas qu'on peut interdire aux neutres tout commerce avec le port bloqué. Jouffroy fait la remarque suivante: „On peut même écarter ceux des navires dont les cargaisons n'auraient aucun rapport à la guerre, par ce qu'il est important qu'une place assiégée par terre et par mer n'ait aucune communication extérieure et que l'on n'y apprenne pas ce qui se passe au dehors.“[2]

Dans le second cas, l'accès du port bloqué doit être permis à tous les vaisseaux neutres dont la cargaison consiste en objets „qui ne servent pas aux armements maritimes“; dans le troisième et le quatrième cas, le blocus

[1] Phillimore, II, p. 388.
[2] Jouffroy, p. 160—165.

ne doit exercer aucune influence quelconque sur le commerce des neutres. Dans le cinquième cas, il n'y a également pas de motifs pour mettre des entraves à la navigation des peuples pacifiques, „lorsqu'ils se bornent à naviguer pour le compte de leur commerce national et non pour le compte de négociants du port bloqué. Dans ce cas donc, on ne doit interdire aux neutres que les relations de commerce qu'ils entretiendraient au profit de l'ennemi bloqué.“

Cette théorie n'est pas seulement arbitraire; elle est encore impratiqué. Le blocus est une opération de la guerre maritime par laquelle on ne se propose que rarement la conquête réelle du port investi. Le blocus n'a dans la règle pas d'autre but que de déterminer l'ennemi à la paix en interrompant ses relations commerciales. De nos jours, on l'a dit avec raison, la guerre a soif de la paix; le blocus n'est qu'un moyen important d'assouvir cette soif, de procurer la paix. Mais il n'est possible d'intercepter le commerce ennemi qu'en interdisant aux neutres toutes relations avec les ports bloqués. Aussi le droit international a-t-il reconnu ce droit de la manière la plus positive. Dans cet état de choses, la théorie de Jouffroy est mise complétement de côté; d'ailleurs, cette théorie est rendue tout à fait impratique par le simple fait qu'elle est fondée exclusivement sur les intentions des belligérants, qui échappent à la connaissance du juge.

Du reste, il est généralement établi que les effets du blocus ne s'étendent pas au delà de l'investissement réel. Il n'y a donc pas de violation d'un blocus maritime à faire parvenir au port investi des marchandises par voie de terre ou au moyen de canaux et de fleuves; pas plus qu'il n'y a violation d'un blocus de terre quand on introduit des marchandises par mer. Toutefois, comme Wheaton, appuyé sur des arrêts de tribunaux des prises anglais le fait comprendre, il ne faut pas que de tels transports se mettent,

même temporairement, à la portée de l'escadre de blocus.[1] Autrement, il ne peut plus être question d'un transport par voie de terre et on appliquera avec raison les dispositions relatives à la violation d'un blocus.

Les principes internationaux généralement reconnus permettent aux vaisseaux neutres de quitter un port bloqué sur lest ou avec une cargaison achetée antérieurement à la signification du blocus. Il n'y a pas non plus d'inconvénient à ce qu'ils quittent le port avec la cargaison qu'ils y ont amenée et qu'ils n'ont pu vendre.[2] Ce principe, exprimé dans plusieurs traités récents, entre autres dans le traité conclu le 15 Février 1828 entre les villes hanséatiques et Mexico, est reconnu par les Anglais eux-mêmes. C'est ainsi que Phillimore dit qu'il y a des cas, dans lesquels il est permis aux navires neutres de sortir des ports bloqués; entre autres les suivants:

„1° Un vaisseau entré avant l'ouverture du blocus peut sortir sur lest.

2° Il peut également sortir avec les marchandises prises à bord antérieurement au blocus. Dans ce cas, c'est l'époque du chargement de la marchandise, non pas celle de l'expédition qu'on considère. Mais il faut que la cargaison ait été achetée et livrée de bonne foi avant l'ouverture du blocus; il y a violation frauduleuse si l'on amène des marchandises à bord après l'investissement commencé; la permission de sortir avec une cargaison prise antérieu-

[1] Wheaton, II, p. 184. Robinson, *reports*, III, p. 297 et IV, p. 65.

[2] Heffter, p. 277. Jacobson, *Seerecht*, p. 697. Ortolan, II, p. 353. L'Américain James Kent, dans ses *commentaries on american law*, third edition, I, p. 158 dit: The act of egress is as culpable as the act of ingress, if it be done fraudulenty; and a ship coming out of a blockaded port is, in the first instance liable to seizure and to obtain a release, the party must give satisfactory proof of the innocence of the intention. But according to modern usage, a blockade does not rightfully extend to a neutral vessel found in port when the blockade was instituted, nor prevent her coming out with the cargo bona fide purchased, and laden on board before the commencement of the blockade.

rement au blocus se borne aux cas où la marchandise a été livrée à bord du vaisseau ou des allèges; mais ne s'étend pas aux marchandises en magasin.«[1] Phillimore, s'appuyant ici comme dans les deux cas précédents sur les décisions des tribunaux des prises anglais, fait observer qu'un vaisseau neutre peut quitter librement le port bloqué lorsqu'il a remis auparavant son chargement à un autre vaisseau neutre. Pour éviter entre les neutres et la puissance bloquante de longues discussions sur l'époque du chargement relativement à l'ouverture du blocus, l'usage s'est introduit dans les derniers temps d'accorder aux vaisseaux neutres un certain terme jusqu'à l'échéance duquel il leur est toujours permis de sortir avec leurs cargaisons. Ce procédé fut appliqué, par exemple, par le Danemark pendant sa guerre avec l'Allemagne en 1848.[2] Pendant la dernière guerre d'Orient, il y a eu sous ce rapport de l'hésitation dans la pratique. C'est ainsi que la ***Börsenhalle*** de Hamburg publia, le 19 Mai 1854, une lettre adressée par Mr Rey, capitaine du vapeur anglais ***Amphion***, au consul anglais à Memel et datée du 12 Mai, dans laquelle ce dernier était invité à faire connaître, par l'entremise des consuls anglais à Riga, Libau et Windau le blocus de ces ports; cette lettre ajoutait que tous les vaisseaux neutres qui quitteraient ces ports après le 15 Mai seraient saisis. Mais à l'époque fixée, la signification pouvait difficilement être arrivée dans les ports en question; en outre, même suivant la pratique anglaise, il devait être permis aux vaisseaux neutres de quitter les ports bloqués, sur lest ou avec les cargaisons amenées à bord avant l'ouverture des blocus. Dans d'autres blocus établis pendant la même guerre, il fut accordé aux vaisseaux neutres un terme pour quit-

[1] Phillimore, III, p. 402. Wildman, II, p. 201 et 202 se prononce dans le même sens.

[2] v. Kaltenborn, *Seerecht*, II, p. 404.

ter la place; ainsi, lors du blocus d'Archangel, déclaré le 1 Août 1854, on accorda aux neutres quatorze jours, pendant lesquels ils purent sortir sans être incommodés. Pendant sa dernière guerre contre les deux grandes puissances allemandes, le Danemark a toujours accordé aux vaisseaux neutres un certain temps pour quitter les ports bloqués; lors des blocus de Pillau et de Dantzig, ouverts le 19 Avril, le terme a été de trois semaines; lorsqu'on renouvela le 27 Juin, après l'arministice, le blocus de Dantzig, on accorda un terme de vingt jours.[1] Bien que l'usage se soit établi d'accorder aux vaisseaux neutres un certain délai pour sortir avec leurs cargaisons, prises avant ou après l'ouverture du blocus, un pareil procédé ne peut pas être considéré comme exigé par le droit international. Cette coutume s'est introduite à une époque trop récente et a été appliquée d'une manière trop irrégulière. Il est bien établi en revanche que les vaisseaux neutres peuvent, en tous temps, même après l'écoulement du délai, s'il en a été fixé un, quitter le port soit sur lest soit avec les marchandises chargées, ou tout au moins achetées avant l'ouverture du blocus. Il est vrai que le vaisseau neutre qui quitterait le port avec sa cargaison longtemps après l'ouverture du blocus s'exposerait à être saisi, jusqu'à ce qu'il ait fourni la preuve que la cargaison était à bord avant que le blocus fût ouvert. En outre, si une sentence d'un tribunal des prises doit avoir lieu dans un pareil cas, il sera assez naturel que le vaisseau qui s'y est exposé de la sorte supporte les frais du procès lors même qu'il sera absous. Il résulte d'une note envoyée le 16 Octobre 1862 par le secrétaire d'état américain Sewart à l'ambassadeur des États-Unis

[1] Le réglement de blocus danois du 15 Février 1864 prescrit au § 2 que le commandant de l'escadre de blocus doit, dès qu'il est arrivé sur les lieux, inviter les vaisseaux neutres qui se trouveut dans le port à leur indiquer l'époque à laquelle ils veulent quitter le port; et si le terme par eux fixé est convenable, les vaisseaux neutres pourront jusqu'à l'époque indiquée quitter le port sans être inquiétés.

à Londres que le gouvernement de l'Union a l'intention de faire supporter les frais d'un tel procès même aux vaisseaux neutres qui auraient chargé dans un port du Sud dont le blocus était ouvert, mais qui n'auraient pas tenté de quitter le port. Nous pouvons conclure des développements que Mr Sewart donne de sa pensée que le gouvernement américain déduirait du fait précité et jusqu'à preuve du contraire l'intention de violer le blocus. Un procès devant le tribunal des prises serait dans un pareil cas justifié, et le navire, lors même qu'il serait absous, aurait toujours à supporter les frais.

Cette théorie est en opposition avec un principe fondamental du droit pénal. La simple intention d'un délit, fût-elle même prouvée, ne peut ni être punie, ni même donner lieu à un procès; il ne saurait donc, dans le cas mentionné par Sewart, être question de condamnation aux frais de procédure. Le vaisseau ne peut non plus être saisi avant qu'il ait fait la tentative de sortir avec sa cargaison du port bloqué.

DE LA VIOLATION D'UN BLOCUS ET DU CHÂTIMENT QU'ELLE ENTRAINE.

Pour qu'il y ait violation de blocus, il faut qu'il y ait un blocus régulier. C'est là un principe qui n'a jamais été contesté en théorie, bien que la pratique de certaines nations se soit permis d'y faire infraction. Il est aussi universellement admis qu'un vaisseau ne peut être puni pour violation de blocus que si, au moment où il a commis la violation, l'existence du blocus lui était déjà connue.

D'autres points présentent plus de difficultés. Un vaisseau dirigé sur un port bloqué, mais rencontré en pleine mer, est-il déjà en faute? est-il nécessaire qu'il ait fait réellement la tentative d'entrer ou encore de sortir dans les conditions développées plus haut? Doit-on donner au vaisseau saisi la preuve positive qu'au moment de la violation il avait connaissance de la mise du blocus? ou peut-on, suivant en cela la pratique actuelle de l'Angleterre, se contenter de certaines présomptions juridiques? Tous problèmes féconds en controverses.

La dernière question surtout a, nous l'avons déjà vu à propos de la notification générale, une grande importance pratique. Nous avons dit que la coutume anglaise suppose le blocus connu, toutes les fois que notification générale en a été faite à la puissance à laquelle appartient le vaisseau neutre; les navires qui reviennent de ports éloignés situés hors d'Europe, sont seuls exceptés de cette mesure. Nous avons expliqué qu'un pareil procédé repose sur une appréciation erronnée du but et de la nature de la notification générale. Celle-ci est une des conditions d'un blocus régulier; elle n'a avec la violation du blocus que des rapports indirects.

Dans ces derniers temps, presque toutes les puissances européennes, et d'une manière toute particulière la France, ont protesté contre la portée donnée par l'Angleterre à la notification diplomatique. Cette portée n'est défendue que par les publicistes anglais et quelques auteurs américains, entre autres Wheaton. [1]

Heffter fait observer que la question de savoir si le vaisseau neutre avait ou non connaissance du blocus est une question de fait; qu'elle ne peut en conséquence être tranchée à l'aide de présomptions, mais seulement décidée par le sentiment d'un juge équitable, en considération des

[1] Wheaton, II, p. 175 et 176.

circonstances particulières de l'espèce.[1] Cette manière de voir, parfaitement juste en théorie, ne résoud pas les difficultés de la pratique. C'est pour cela que le droit international moderne a introduit une institution destinée à mettre fin aux erreurs et aux abus occasionnés par le problème qui nous occupe; nous voulons parler de la notification spéciale, dont nous avons déjà exposé la position vis-à-vis de la notification générale.

La seconde neutralité armée de 1800 fit de la nécessité de la notification spéciale un des principes fondamentaux du droit de blocus. Elle prescrivait à l'article troisième: „Que tout bâtiment, naviguant vers un port bloqué ne pourra être regardé comme contrevenant que lorsqu'après avoir été averti par le commandant de blocus de l'état du port, il tâchera d'y pénétrer en employant la force ou la ruse.“[2] Ce principe ne trouva pas d'accueil dans la convention conclue en 1801 entre l'Angleterre et la Russie; mais à l'exception de l'Angleterre toutes les puissances l'appliquèrent dans leurs guerres maritimes; un grand nombre de traités le reconnurent également; ainsi, deux traités entre les États-Unis et la Suède; l'un de 1816 dans l'article treizième, l'autre de 1827, dans l'article dix-huitième; le traité de 1828 entre la Prusse et les États-Unis à l'article treizième; celui de 1828 entre les villes hanséatiques et Mexico, à l'article vingtième. Ce principe se retrouve également dans le traité de 1794 entre l'Angleterre et les États-Unis, à l'article dix-huitième duquel nous lisons: „Attendu qu'il arrive fréquemment que des vaisseaux font voile pour un port ou pour une place appartenant à un ennemi, sans savoir qu'elle est assiégée, bloquée, ou investie, il est convenu que tout vaisseau dans une pareille position peut être renvoyé de ce port ou de

[1] Heffter, p. 276.
[2] Martens, *supplément au recueil*, II, 393.

cette place, mais qu'il ne sera pas détenu, ni sa cargaison confisquée si elle n'est pas de contrebande à moins qu' après être instruit du blocus, il n'essaie encore d'entrer; et il lui sera permis de se rendre à tout port ou place qu'il jugera convenable.“ [1]

L'article quinzième de *l'Ordonnance danoise relative à la navigation en temps de guerre* du 4 Mai 1803 et l'article onzième du réglement suédois du 21 Juin 1801 sur le même sujet reconnaissent également la nécessité d'une notification spéciale; ils défendent à leurs vaisseaux d'entrer dans un port lorsque l'entrée leur en a été refusée; le réglement suédois dit formellement refusée par le commandant de l'escadre de blocus. [2]

Dans tous les traités de commerce conclus par la France avec les États de l'Amérique du Sud, notamment dans le traité français de 1828 avec le Brésil, de 1835 avec la République Bolivienne, de 1839 avec le Téxas, de 1843 avec les Républiques de Vénézuela et de l'Équateur, de 1844 avec la Nouvelle-Grenade, nous retrouvons la disposition suivante: „Dans aucun cas un bâtiment de commerce appartenant à des citoyens de l'un des deux pays, qui sera expédié pour un port bloqué, par l'autre état ne pourra être saisi, capturé ou condamné si préalablement il ne lui a été fait une notification ou signification de l'existence ou continuation d'un blocus par les forces bloquantes ou par quelque bâtiment faisant partie de l'escadre ou division du blocus; et pour qu'on ne puisse alléguer une prétendue ignorance du blocus, et que le navire qui aura reçu cette intimation soit dans le cas d'être capturé s'il vient ensuite à se représenter devant le port bloqué pendant le temps que durera le blocus, le commandant du bâtiment de guerre qui fera la notification devra apposer son visa sur les papiers

[1] Wheaton, II, p. 178.
[2] Pöhls, *Seerecht*, p. 163.

du navire visité où sera faite la signification de l'existence du blocus, et le capitaine du navire visité lui donnera un reçu de cette signification, contenant les déclarations exigées par le visa.“ [1]

Parmi les traités conclus par les États-Unis de l'Amérique du Nord, qui exigent également une notification spéciale préalable pour qu'un vaisseau neutre puisse être saisi, nous mentionnerons les suivants: Le traité du 20 Janvier 1836 avec Vénézuela; du 3 Novembre 1836 avec la République Pérou Bolivienne; de 1839 avec la République de l'Equateur. La même disposition se retrouve enfin dans le traité du 26 Septembre 1838 entre les États-Unis et la Sardaigne. [2]

Dans les dernieres guerres maritimes, le principe en question a été appliqué par toutes les Puissances, l'Angleterre seule exceptée; il est en particulier appliqué actuellement dans la guerre des États-Unis; le Danemark, dans sa guerre avec les deux grandes puissances allemandes, a fait des notifications spéciales, mais dans les cas seulement où le blocus venant d'être notifié, il était à présumer que les neutres n'en avaient pas encore connaissance. Dans la déclaration publiée le 19 Avril 1861 par le président Lincoln à propos des blocus des ports du Sud nous lisons: „Et si, dans l'intention de violer le blocus, un navire quelconque tentait de sortir de l'un des ports ou tentait d'y entrer, il serait dûment averti par le commandant de l'un des bâtiments de blocus qui consignera sur son livre de bord le fait et la date de l'avertissement. Et dans le cas où le même navire tenterait de nouveau l'entrée où la sortie du port bloqué, il serait saisi et expédié au port le plus voisin sur le littoral des États-Unis, où il sera statué

[1] Ortolan, II, p. 338.
[2] Hautefeuille, III, p. 80.

tant à l'égard du bâtiment que de sa cargaison selon la juridiction du pays.“ [1]

Nous lisons dans l'article deuxième du réglement de blocus danois du 15 Février 1864: „La simple tentative de couper la ligne de blocus n'entraîne pas la saisie du vaisseau, si, en considération du peu de temps qui s'est écoulé depuis la notification ou signification du blocus, on est équitablement fondé à admettre que le navire, au moment de la tentative, n'avait pas connaissance du blocus. Dans ce cas toutefois, le commandant donnera au vaisseau neutre en question connaissance de l'état des choses; après avoir consigné sur les papiers du navire, en particulier sur les documents qui servent à constater la nationalité et sur le journal de l'équipage la mention que la formalité a été remplie, il doit renvoyer le vaisseau et lui faire prendre une autre route.“

Pendant la dernière guerre d'Orient, l'Angleterre a maintenu dans toute sa rigueur le principe que la notification spéciale n'est pas nécessaire lorsque la notification générale a eu lieu; que dans ce dernier cas, le blocus est présumé connu de tous les navires. C'est dans ce sens que, dans la séance de la chambre des communes du 26 Mai 1864, le ministre Sir James Graham répondit à une interpellation relative au blocus des ports russes de la Mer Baltique. [2] Le principe fut appliqué par le gouvernement anglais à l'occasion du navire danois *l'Union*. La destination de ce bâtiment était le port de Riga, alors bloqué par les Anglais. Le capitaine pouvait prouver qu'il avait l'ordre, dans le cas où à son arrivée le port serait encore bloqué,

[1] *Neue Sammlung officieller Actenstücke*, p. 19.

[2] Voici les propres paroles du ministre en réponse à l'interpellation: „The effect of a more general notice from the seat of governement is that all parties in every portion of the ocean are held to be cognizant of that notice, and the blockade is held to be effectual against all neutrals when the notice has been given.“ (*Times* du 27 Mai 1854).

de relâcher dans le port prussien de Memel. Ce nonobstant, *l'Union* fut saisie par un navire anglais le 21 Mai 1854, comme coupable de violation de blocus.[1]

Il est hors de doute, cependant, que la pratique anglaise n'a pas reçu l'approbation du droit international moderne. La théorie proposée dans le temps par le Danemark, consistant à faire dépendre la nécessité d'une notification spéciale des circonstances particulières de chaque cas, aurait dans la pratique de graves inconvénients. En effet, on serait appelé par là à décider au préalable si le blocus est connu du navire par une autre voie; la réponse à cette question conduirait très-facilement dans le domaine des vagues suppositions et par conséquent de l'arbitraire. Il n'y a qu'un seul moyen de mettre fin à tous ces inconvénients; c'est de pratiquer partout ce qu'on pratique déjà dans la plupart des cas; de faire toujours une notification spéciale avant de penser à punir un navire neutre pour violation de blocus. Bien souvent, le vaisseau neutre n'a, pour s'assurer de la continuation du blocus, pas d'autre moyen que de se rendre sur les lieux. Il doit toujours lui être loisible de le faire. Autrement, les belligérants pourraient facilement abuser du droit exorbitant qui leur permet d'interdire le commerce des neutres avec les places bloquées. Si une escadre suffisante stationne réellement devant le port, il n'est pas à craindre qu'un vaisseau neutre s'y glisse inaperçu; s'il fait cette tentative après avoir été averti, alors il est coupable d'une violation de blocus. L'avertissement contenu dans la notification spéciale doit nécessairement avoir une forme qui permette d'en donner la preuve juridique; sous ce rapport, la forme prescrite par les traités mentionnés plus haut entre la France et les États de l'Amérique du Sud nous paraît particulièrement recommandable. D'ailleurs, comme elle est la plus naturelle et

[1] Pistoye et Duverdy I, p. 392.

la plus sûre, c'est aussi celle qu'on emploie dans les guerres maritimes de l'époque actuelle. Du reste, les autres traités de commerce qui prescrivent la notification spéciale ne disent rien de la forme sous laquelle elle doit être faite.[1]

Si donc le vaisseau neutre, après avoir été averti, cherche néanmoins à s'introduire dans le port par ruse ou par force, peut-être à la faveur de la nuit, il est coupable d'une violation de blocus. La pratique anglaise, suivant laquelle la simple direction du navire vers le port suffit à constituer le délit, est contre nature et n'a pour cela pas été admis par le droit des gens. Du temps de leur suprématie maritime, les Hollandais, nous l'avons vu, tenaient la même conduite que les Anglais de nos jours; Bynkershoek a cherché, il y a un siècle et demi environ, à la défendre au moyen des mêmes arguments à peu près qu'emploient aujourd'hui les publicistes de la Grande-Bretagne. Bynkershoek cependant se voit obligé de reconnaître que cette pratique est condamnée par plusieurs anciens auteurs, entre autres par Gentilis. Après avoir développé son opinion personelle, il dit: „Non igitur probanda est Cyni sententia, qui tunc demum ut ad hostes euntes puniendos scripsit, cum eo jam sint progressi unde locus redeundi non est. Non, inquam, probanda est ea sententia, quamvis probata Alberico Gentili.“[2]

[1] Hautefeuille, III, p. 86.

[2] Bynkershoek, *Quaestiones juris publici*, I, chap. XI, p. 89. En 1805, Sir W. Scott alla jusqu'à condamner un vaisseau danois neutre, la *Charlotte Christine*, qui s'était approché du port du Hâvre, alors bloqué par l'Angleterre, non point, comme on pouvait en fournir la preuve, pour y entrer, mais uniquement afin de prendre un pilote de la côte, qui pût le conduire à Caen. On lit dans les considérants de cet arrêt: „Il est possible que l'intention de ce navire ait été innocente; mais la cour est dans la nécessité d'agir sous la prévention qu'entraîne une telle conduite et d'en inférer qu'il y avait une intention coupable.“ L'opinion qu'un vaisseau neutre se rend coupable par le simple fait de s'approcher d'une place bloquée est encore aujourd'hui, nous l'avons vu, défendue par quelques publicistes anglais; entre autres par Phillimore, III, p. 396 et ss., et surtout par Wildmann, II, p. 194—200.

En revanche, comme nous l'avons vu dans le paragraphe précédent, un vaisseau neutre se rend encore coupable d'une violation de blocus lorsqu'il cherche à sortir du port avec une cargaison prise après l'ouverture du blocus. Il faut excepter les cas dans lesquels un certain délai a été accordé aux neutres pour quitter le port et où ce délai n'est pas encore écoulé.

Il est toutefois généralement reconnu, même par les auteurs anglais, qu'on ne doit pas empêcher un vaisseau neutre, dans un cas de danger imminent, d'aller chercher un asile dans un port bloqué.[1] On ne fait du reste aucune différence dans les marines neutres entre les vaisseaux de guerre et les vaisseaux marchands.[2]

A propos de la peine entraînée par une violation de blocus, nous avons déjà mentionné l'opinion de Hugo Grotius qui accorde aux belligérants un droit à des dommages-intérêts de la part du délinquant; nous avons dit également que Bynkershoek avait démontré l'insuffisance de cette théorie; du reste la pratique n'en a tenu aucun compte. En revanche, Bynkershoek nous apprend qu'il a été d'usage dès une époque très-reculée que les belligérants, non seulement confisquassent tout ce qui se trouvait sur le vaisseau, mais encore infligeassent des peines corporelles, quelquefois même la mort, aux personnes de l'équipage qui avaient pris part au délit. Le publiciste hollandais cite plusieurs traités conclus dans ce sens dans la seconde moitié du XVIIe siècle par les États-Généraux, entre autres avec la France, l'Angleterre et la Suède. Il ajoute ensuite la remarque suivante: „Simpliciter autem aïunt omnes illi §§. illicitas esse ejus modi subvectiones, nulla adjecta poena. Sed si illicitae sint, omnes utique res,

[1] Hautefeuille, III, p. 110. Wildmann dit II, p. 203: „A ship is justified, by unavoidable necessity, in going into a blockaded port."

[2] Ortolan, II, p. 329.

obsessis subvectae, habendae sunt pro contrabandis; quidquid enim contra pacta et edicta subvehitur, *contrabandum* est. Atque his est consequens ejus modi subvecta, ut modo dicebam, ad minimum publicari, eadem plane ratione qua publicantur omnia quae proprie *contrabanda* audiunt. Et sic usus servat ut ex sequentibus intelliges, et servat quoque ut in eos qui subvehunt poena capitis aliave mitiori, ut res exigit, animadvertatur.“ Immédiatement auparavant, Bynkershoek s'était demandé s'il suffit de saisir purement et simplement, comme le demande Grotius, les objets destinés au port bloqué, ou s'ils doivent être confisqués. Il ajoute: „Ego ea sententia non utor, usu edoctus ad minimum res interceptas publicari, saepe et poenam exigi, sed non capitalem, aliam certe corporalem.“ [1]

Vattel considère le châtiment de la violation du blocus comme la conséquence du droit qu'a le belligérant de traiter le neutre délinquant en ennemi. [2] De là découle la liberté de confisquer navires et cargaisons, et de réduire l'équipage à l'état de prisonniers de guerre; mais Vattel ne parle pas de l'application de la peine de mort, ni d'autres peines corporelles; en effet, dans la seconde moitié du XVIIIe siècle, on ne se croyait plus autorisé à infliger de pareils châtiments aux prisonniers de guerre. Dans le droit international actuel, tel qu'il est exprimé dans les traités et dans la pratique, la peine de la violation du blocus consiste dans beaucoup de cas uniquement dans la confiscation du navire; ce n'est que dans les cas les plus graves que le même sort atteint la cargaison. Ortolan exprime sur ce point le vrai principe en ces termes: „La peine contre la violation d'un blocus est la confiscation d'un navire; la cargaison est aussi confiscable, excepté dans le cas ou celui dont elle est la propriété n'étant pas le même que celui à qui ap-

[1] Bynkershoek, *Quaestiones juris publici*, I, chap. XI, p. 85.
[2] Vattel, III, § 117.

partient le navire, peut fournir des preuves qu'il est étranger à la violation du blocus.“ [1]

Ce principe est aujourd'hui reconnu par presque tous les publicistes, même par les auteurs anglais. La pratique de la Grande-Bretagne ne différerait pas sur ce point des règles généralement admises en matière de droit international si cette puissance ne s'était pas ici encore réservé une porte de derrière, qui lui permet de rendre les vrais principes complétement illusoires. Suivant elle, la cargaison doit être soumise à la confiscation dans tous les cas dans lesquels le propriétaire du chargement est responsable des actes du patron du navire. Il suffit donc d'étendre un peu les limites de cette responsabilité pour que la cargaison soit soumise à la peine entraînée par la violation du blocus, même lorsque le propriétaire est de bonne foi. [2]

Hautefeuille va plus loin encore; il reconnaît d'une manière générale aux belligérants le droit de confisquer navire et cargaison; c'est là une conséquence de la théorie erronée qui dérive le droit de blocus de la conquête. [3] Heffter également parle d'une manière générale de la confiscation du navire et de la cargaison; il rappelle toutefois, dans une note, les exceptions à cette règle que permet la nouvelle pratique anglaise. [4]

[1] Ortolan, II, p. 357.

[2] Oke Manning, p. 320. Wildmann, II, p. 203—209, et Phillimore, III, p. 406, sont presque unanimes sur ce point. Ce dernier dit: „It is a general rule that ship and cargo are both confiscaded for a breach of blockade: but here an important distinction must be maken, viz., whether the owners of the cargo are, or are not, identical with the owners of the ship. If they are, the confiscation of the one follows upon the confiscation of the other; but, if they are not, then the cargo is not confiscated, unless, before the goods were shipped, the owners of them were, or ought to have been, apprised of the existence of the blockade, or unless it be shown that, under the circumstances, the act of the master personally binds them.“

[3] Hautefeuille, III, p. 149 et 150. Pistoye et Duverdy, p. 379 partagent la même opinion.

[4] Heffter, p. 273.

Un vaisseau neutre ne peut être saisi que lorsqu'il est surpris en flagrant délit ou pendant son séjour dans le port bloqué. Une fois qu'il a quitté cette place, il ne peut plus être rendu responsable de son acte. Hautefeuille va jusqu'à dire que le blocus une fois levé, fût-il même rétabli immédiatement après, on ne peut saisir pour violation du premier blocus le vaisseau neutre qui n'aurait pas profité de l'interruption pour quitter le port.[1] Nous ne pouvons admettre cette opinion; nous ne pensons pas que la cessation du blocus supprime le droit de punir une violation antérieure à la cessation.

La pratique anglaise, appuyée sur l'article troisième de l'édit des États-Généraux du 26 Juin 1630, se croit autorisée à saisir les vaisseaux neutres délinquants pendant toute la durée du voyage de retour. Un tel procédé est en contradiction avec le principe en vigueur relativement à la contrebande et au blocus, qui ne permet de saisir et de condamner que les vaisseaux surpris en flagrant délit. Il importe beaucoup à la navigation des neutres que ce principe soit appliqué consciencieusement; car il est une des meilleurs garanties contre l'oppression des belligérants. La pratique anglaise néanmoins est défendue par quelques publicistes illustres d'autres nations; ainsi par Ortolan et Wheaton.[2] S'il est vrai que le navire délinquant ne cesse d'être punissable qu'à la fin de son voyage, la conséquence que la pratique anglaise tire de cette prémisse doit être vraie aussi; lorsque, contraint par la tempête ou d'autres circonstances, le vaisseau délinquant relâche dans un port neutre qui n'est pourtant pas son port de destination, il est toujours punissable. C'est dans ce sens que Sir W.

[1] Hautefeuille, III, p. 152 et 153.

[2] Wheaton, II, p. 182. Ortolan, II, p. 354. En revanche, parmi les publicistes français, Hautefeuille défend d'une manière très-prononcée l'opinion que nous croyons juste. Son exemple est suivi par Cauchy, II, p. 214.

Scott prononça en 1805; il condamna deux vaisseaux neutres qui, s'en retournant à la Nouvelle-Orléans après avoir violé un blocus, s'étaient vus forcés en route de relâcher dans un port anglais dans lequel ils furent saisis. Nous lisons dans la sentence: „Il est vrai que le navire a été jeté dans un port de ce royaume par un temps forcé (by stress of weather); mais ce port n'est pas indiqué par le capitaine comme faisant partie de sa destination première, laquelle est pour la Nouvelle-Orléans. Il est impossible de voir dans cet accident une imterruption quelconque du voyage et un motif de ne pas appliquer la peine encourue.“ [1]

Si un vaisseau neutre, au moment où il cherche à violer un blocus, est poursuivi par un vaisseau de l'escadre bloquante et cherche à s'y soustraire par la fuite, le vaisseau belligérant aura incontestablement le droit de saisir le vaisseau délinquant s'il l'atteint avant que celui-ci soit entré dans un port neutre. Suivant la pratique anglaise, le belligérant conserverait ce droit aussi longtemps que le navire neutre ne serait pas arrivé à destination; ce dernier pourrait être saisi lorsqu'il quitterait son asile pour achever son voyage. Suivant l'opinion que nous croyons juste, au contraire, toute poursuite doit cesser du moment où le vaisseau chassé a atteint un port neutre.

[1] Ortolan, II, p. 355.

PEUT-IL Y AVOIR DES BLOCUS PACIFIQUES?

Depuis 1827 la France et l'Angleterre ont réclamé dans certains cas le droit de bloquer un port sans déclarer auparavant la guerre à la puissance à laquelle il appartient. Elles prétendent que la paix peut fort bien n'être pas troublée, lors même que les effets du blocus atteignent les neutres. La Russie s'est aussi ralliée à cette pratique dans un cas, le seul dans lequel elle a été appliquée à une place européenne. En dehors de là, le blocus pacifique n'a été mis que devant des ports de l'Amérique du Sud.

Les publicistes anglais ne parlent absolument que du blocus en temps de guerre; ils passent le blocus pacifique sous un silence très-significatif. Les publicistes français les plus éminents, entre autres Hautefeuille et Pistoye et Duverdy ne craignent pas de se mettre en contradiction avec la pratique de leur patrie; ils servent les véritables intérêts du droit international avec une indépendance de vues dont il faut leur tenir compte. Ortolan suit leur exemple d'une manière indirecte.[1]

Eugène Cauchy, au contraire, pense que le blocus pacifique est sanctionné par la pratique des temps modernes; il estime que des considérations théoriques ne peuvent

[1] Hautefeuille, III, p. 176—194. Pistoye et Duverdy, p. 376—378: Ortolan considère le blocus comme une mesure permise en temps de guerre seulement; la définition qu'il en donne, en en faisant la substitution d'une souveraineté à une autre (II, p. 329), est incompatible avec la théorie d'un blocus pacifique.

porter aucune atteinte à la légitimité de cette constitution. Heffter se place à un point de vue analogue, et il ajoute que les considérations d'humanité ne peuvent qu'approuver l'introduction de ce nouvel usage.[1] Nous nous croyons en état de démontrer que ces deux écrivains sont partis de suppositions de fait inexactes.

Le premier blocus pacifique a été déclaré de concert par la France, l'Angleterre et la Russie en 1827.[1] Pendant la guerre de l'indépendance grecque, la Porte s'était opposée à l'intervention de ces trois puissances; pour contraindre la Porte à l'accepter, les trois puissances bloquèrent toutes les côtes de la Grèce où il y avait des armées turques; elles coupèrent au gouvernement de la Porte toute communication avec ses armées; elles lui enlevèrent les moyens de les ravitailler. Ce blocus fut déclaré obligatoire pour toutes les autres puissances.

Peu après la France bloqua les ports du Mexique; après un blocus de deux ans, la forteresse de St. Jean d'Ulloa tomba entre les mains de la France. Comme cette puissance avait jusque là prétendu être en paix avec le Mexique, celui-ci lui déclara la guerre.

En 1838 la France et l'Angleterre bloquèrent de concert les ports de la République Argentine. Cette mesure, qui dura plusieurs années, conduisit à une importante décision. Le vaisseau brésilien *le comte de Thomar* fut saisi en 1848, pour avoir, disait-on, violé le blocus de Buenos Ayres. En première instance, il fut absous par ce qu'il ne lui avait été fait aucune notification spéciale; toutefois, une partie de la cargaison, que l'on estimait consister en contrebande de guerre, fut condamnée. En seconde instance, la partie condamnée fut également absoute, parce qu'il ne pouvait, comme l'exposa le conseil d'état, être question de contrebande de guerre qu'en temps de guerre; dans l'espèce,

[1] Cauchy, II, p. 428. Heffter, p. 204.

au contraire, il n'y avait qu'un blocus pacifique. La cour se référa à une parole prononcé par Guizot le 8 Février 1841. Ce ministre répondit à une interpellation relative au blocus en question: „Nous nous sommes trouvés là dans une situation très-difficile; nous faisions un blocus, ce qui n'est pas la guerre complète, la guerre déclarée.“

Cette manière de voir est malheureusement fausse. Le blocus est une hostilité, voire même une des opérations dans lesquelles ce caractère est le plus prononcé. Aussi est-ce avec raison que Pistoye et Duverdy font à propos de l'observation de Guizot la remarque suivante: „Or, pour nous qui considérons la réalité des choses, qui ne reconnaissons les blocus que lorsqu'ils sont réels et effectifs, la guerre existe lorsqu'un blocus réel et effectif est établi contre une nation. En effet, l'établissement d'un blocus étant l'emploi de la force par une puissance contre une autre puissance, est un acte d'hostilité qui constitue en état de guerre l'une contre l'autre la nation bloquante et la nation bloquée. Il arrive souvent (?) qu'une puissance de premier ordre, lorsqu'elle veut demander une satisfaction à une puissance secondaire, se borne à lui bloquer ses ports sans lui déclarer positivement la guerre. On n'a pas déclaré la guerre mais on l'a faite réellement; seulement comme on est le plus fort, on n'emploie pas tous les moyens d'attaque dont on pourrait disposer; on ne fait la guerre que dans la mesure de ses convenances.“ [1]

Sans doute, un blocus pacifique n'est qu'une guerre restreinte; mais précisément à cause de cela, sur le seul point sur lequel la guerre a lieu, elle est concentrée et intensive. La guerre maritime en général n'est dirigée que contre la marine ennemie; le blocus au contraire nuit encore au commerce neutre. Y a-t-il donc une contradiction plus grande que de parler de blocus pacifique? Le blocus

[1] Pistoye et Duverdy, p. 377.

pacifique des côtes de la Grèce par l'Angleterre, la France et la Russie se termina, on le sait, par la bataille de Navarin et la destruction de la flotte turque. Cependant, après ce fait d'armes, les ambassadeurs des trois puissances bloquantes assuraient, un sourire de bienveillance sur les lèvres, que leurs relations pacifiques avec la Porte n'étaient nullement troublées. Le Reis effendi avait parfaitement raison de répondre à de pareilles affirmations: „C'est absolument comme si, cassant la tête d'un homme, je l'assurais en même temps de mon amitié; un pareil procédé ne serait-il pas fou?“ Quelque temps auparavant, le même fonctionnaire répondait aux ambassadeurs, qui l'assuraient que les rapports amicaux entre leurs gouvernements et la Porte n'étaient pas interrompus par le blocus: „Ce que vous assurez ne pas porter atteinte à l'amitié est suivant nous une infraction à cette même amitié. Les moyens dont vous parlez offrent une incompatibilité si remarquable qu'on peut dire que le feu et le coton, ou l'eau et le feu ne sont pas moins opposés.“ Ils disait encore une autre fois: „Avouez-le, Monsieur, ce raisonnement est absolument la même chose que de dire à quelqu'un: Si je vous donne un soufflet, que ferez-vous?“ [1]

Une pareille institution, qui heurte de front toutes les règles du bon sens serait-elle vraiment fondée dans le droit positif international? Hautefeuille fait à ce sujet la remarque suivante: „En effet, tous les traités qui ont parlé du blocus s'expriment de la même manière, si non avec les mêmes paroles, du moins dans le même sens. Tous sans exception supposent que l'une des parties contractantes est engagée dans une guerre contre une troisième puissance, que l'autre nation signataire est neutre, et établissent les droits de la puissance attaquante et les devoirs de la partie pacifique. Il est impossible de nier, de méconnaître ce fait. Depuis

[1] Hautefeuille, III, p. 179.

les plus anciens traités jusqu'à nos jours, il n'en existe pas un seul qui ne se soit servi des expressions *ennemi*, *belligérant*, *neutre* et dont l'ensemble des dispositions n'indique clairement que le blocus est un acte de guerre.“ [1] Au fait mentionné par Hautefeuille, on ne peut opposer que quatre ou cinq cas dans lesquels l'Angleterre et la France ont depuis 1827 appliqué le blocus fictif. Ces cas isolés doivent d'autant moins avoir une influence décisive qu'ils n'ont trouvés sur le terrain de la théorie que de très-rares défenseurs. Nous ne connaissons que Cauchy qui ait tenté une justification détaillée d'un pareil procédé. Encore condamne-t-il l'expression de „blocus pacifique“; il ne voit en effet dans l'opération ainsi désignée qu'une espèce particulière de guerre, une guerre de siège; Cauchy, nous l'avons vu, donne ce nom au blocus. L'écrivain français, on le voit, ne supprime nullement la contradiction qui consiste à faire une guerre partielle, qui frappe une partie de l'état sans frapper l'état tout entier. Si l'état n'était qu'un mécanisme inerte, peut-être l'une des parties pourrait être lésée sans que les autres en fussent affectées. Mais l'état est un organisme vivant, et qui blesse l'un de ses membres les blesse tous. Une espèce particulière de guerre, qui se borne à certaines parties de l'état, est une absurdité aussi forte que celle qui consisterait à dire qu'un soufflet, ne portant que sur la joue, n'est pas une insulte faite à l'homme tout entier. Pendant la dernière guerre d'Orient, on proposa dans le parlement anglais de bloquer les ports prussiens de la Mer Baltique, parce que la Prusse ne voulait pas prendre part à la guerre contre la Russie; cette proposition ne fut repoussée qu'à une très-faible majorité. La mise à exécution de cette proposition n'aurait-elle touché que les ports prussiens? N'aurait-elle pas équivalu à une déclaration de guerre contre la Prusse?

[1] Hautefeuille, III, p. 183.

Pour justifier le système qu'il défend, Cauchy rappelle les lettres de marque ou de représailles, accordées au moyen âge en pleine paix; nous avons vu que par ces lettres, un particulier obtenait de son souverain le droit de tirer lui-même satisfaction d'injures qu'il avait souffertes. Il est vrai, continue Cauchy, que les abus occasionnés par ces autorisations ont engagé à n'en plus accorder; ce n'est que dans ces derniers temps qu'un droit analogue a été accordé à l'état dans le même but. — Mais n'est-on pas disposé à demander ici pourquoi donc on accorde à un état vis-à-vis d'un autre état un droit qui, accordé à un particulier vis-à-vis d'un autre particulier, avait notoirement donné lieu de graves abus? L'histoire ne montre-t-elle pas que les états dans leurs relations entre eux ne sont pas exempts des fautes que commettent les particuliers?

Il est assurément très-commode pour une grande puissance de pouvoir faire violence à une puissance moindre au moyen d'un blocus pacifique, sans avoir besoin de déclarer la guerre, ni de se soumettre aux autres désagréments qu'entraînent des hostilités ouvertes. Une puissance ne se décide pas facilement à une guerre; il faut qu'elle ait en vue quelque résultat important. Le blocus au contraire est pour les puissances de premier ordre un moyen peu onéreux, partant fort séduisant de faire subir toutes sortes de vexations aux puissances secondaires. De là résulte que ce procédé n'est nullement un progrès de l'humanité, comme le disent quelques-uns de ses défenseurs, entre autres Heffter. Voici la remarque que fait Hautefeuille sur ce point: „Dans l'affaire du Mexique, non plus que dans celle de Buenos-Ayres, je ne découvre pas de motif d'humanité même pour servir de prétexte à la mesure prise. Dans la première la France seule, dans la seconde, la France et l'Angleterre réunies ont seulement consulté leurs propres intérêts; mais elles ont violé les droits des peuples étrangers, ce qu'elles pouvaient éviter en dé-

clarant franchement et loyalement la guerre aux nations dont elles réclamaient des satisfactions. Je sais que par le blocus de la Plata, les deux puissances prétendent qu'elles veulent mettre fin à l'autorité d'un homme sanguinaire; mais le blocus pacifique a duré aussi longtemps déjà que le fameux siège de Troie, et Rosas est toujours le chef de la République Argentine. Il eût été beaucoup plus humain de délivrer promptement le pays d'un pareil fléau, et certainement l'Angleterre et la France réunies pour faire la guerre à la République Argentine pouvaient facilement atteindre ce résultat. L'humanité dont on fait parade dans toutes ces circonstances n'est donc qu'un vain prétexte.“ [1] Ce sont donc, suivant Hautefeuille, des considérations d'intérêt et non pas d'humanité qui ont poussé la France et l'Angleterre à faire usage du blocus pacifique; ces deux puissances cherchèrent à atteindre leur but par une voie plus commode que celle de la guerre; il est probable que si la guerre eût été le seul moyen à employer, les deux puissances auraient renoncé à toutes hostilités contre les nations devant les ports desquelles elles avaient établi un blocus pacifique. Mais un pareil moyen était très-favorable aux intérêts de leur commerce; il permettait à leurs sujets de continuer sans être inquiétés leurs relations avec les ports non-investis des nations mêmes qui étaient l'objet du blocus.

Nous espérons avoir démontré que le blocus pacifique n'est pas une institution reconnue par le droit international; qu'il est sur la voie de l'humanité plutôt un recul qu'un progrès; que, enfin, il renferme une grave contradiction. Les deux puissances qui ont introduit ce procédé, l'Angleterre et la France, (nous avons vu que la Russie ne l'a appliqué qu'une seule fois), ces puissances n'ont pas pu s'entendre sur les conséquences de cette mesure. En cas

[1] Hautefeuille, III, p. 183.

de violation d'un pareil blocus, l'Angleterre confisque les vaisseaux de la puissance bloquée et les vaisseaux neutres; la France, les vaisseaux neutres seuls; quant aux bâtiments de la puissance bloquée, la France se borne à les séquestrer et les libère lorsque le blocus est levé. Heffter et Hautefeuille font remarquer que la pratique française est plus humaine; Hautefeuille considère pourtant la pratique anglaise comme plus conséquente. Au fond, l'Angleterre a certainement raison; un blocus est une opération de guerre; mais en théorie, la France est plus dans le vrai, puisque la puissance bloquante prétend vivre en paix avec la puissance bloquée. Ce qu'il y aurait de plus conséquent serait probablement de se borner à séquestrer les aussi vaisseaux neutres, ou plutôt les vaisseaux des puissances étrangères, car il n'y a de neutres que s'il y a guerre; la possibilité d'un blocus pacifique une fois admise, la séquestration conviendrait mieux que la confiscation. En tous cas, nous avons une nouvelle preuve du vague et du peu de conséquence de toute cette théorie, dans le simple fait que la France se croyait tenue de traiter moins sévèrement les vaisseaux de la puissance bloquée que les vaisseaux des autres puissances.[1] Il semble du reste que l'Angleterre et la France soient disposées dans les derniers temps à faire disparaître de leur pratique cette monstrueuse institution; il ne faut pas oublier non plus que la déclaration

[1] A l'occasion du blocus Mexicain, il y eut une discussion assez vive relative aux droits de la puissance bloquante sur les vaisseaux de la puissance bloquée. Pendant le blocus pacifique, la France s'était bornée à séquestrer les navires mexicains. Comme après le bombardement de St. Jean d'Ulloa, qui eut lieu le 27 Novembre 1838, le Mexique déclara la guerre à la France; lors du traité de paix qui suivit, l'amiral français réclama le droit de confisquer les vaisseaux primitivement séquestrés. Le Mexique protesta et l'on décida dans le traité qu'on laisserait décider la question par une puissance tierce. Le gouvernement français désapprouvait, il est vrai, la prétention de l'amiral; il se décida pourtant à ratifier le traité et choisit l'Angleterre pour arbitre, dont la décision ne pouvait être douteuse, puisque sa manière de voir et d'agir était d'accord avec le procédé du commandant français.

du 16 Avril 1856 ne connaît que le blocus en temps de guerre, puisqu'il y est dit expressément que les prescriptions qu'elle renferme ne concernent que la guerre maritime.[1]

RÉSUMÉ.

Rappelons en peu de mots les principes relatifs au droit de blocus exposés dans les paragraphes précédents.

Le droit de bloquer des ports ennemis et d'interdire aux neutres toutes relations avec ces ports est un droit de souveraineté, qui ne peut être exercé que par le souverain belligérant lui-même ou par le commandant de forces navales auquel celui-ci a délégué son droit. C'est depuis le XVII[e] siècle, que les règles relatives au blocus ont commencé à prendre leur forme actuelle; néanmoins nous retrouvons dans la théorie et dans la pratique des traces de blocus dès une époque bien plus reculée. La validité du droit de blocus repose donc sur une coutume internationale dont on n'a jamais mis en doute la légitimité; on sait en effet que dans la guerre maritime sans blocus il est dans la règle impossible d'obtenir des résultats de quelque importance. Dans cet état de choses, nous n'avons pas besoin de chercher d'autres arguments théoriques pour justifier le droit de blocus. Nous rejetons en particulier la théorie de certains publicistes français modernes qui dérivent le droit de blocus d'un droit de conquête sur les mers territoriales situées devant les ports bloqués. Ces

[1] Voici ce que nous lisons au commencement de la déclaration du 16 Avril 1856: „Les plénipotentiaires ..... considérant que le droit maritime en temps de guerre a été pendant longtemps l'objet de contestations regrettables .... ont arrêté la déclaration solennelle ci-après.“

auteurs oublient que le droit international ne reconnaît de propriété aux mers dites territoriales que comme accessoire de la propriété des côtes que ces mers viennent baigner, côtes qui pendant le blocus sont encore sous la domination de l'ennemi.

Les conditions essentielles de la validité d'un blocus sont:

I. L'existence réelle du blocus; il faut que le port bloqué soit complétement investi par un nombre suffisant de navires stationnés. C'est ce que prescrit la déclaration du 16 Avril 1856; toutefois l'article quatrième de cette déclaration, qui traite du blocus, n'a pas l'exactitude de rédaction de la première neutralité armée: Celle-ci dit: „que pour déterminer ce qui caractérise un port bloqué, on n'accorde cette dénomination qu'à celui où il y a par la disposition de la puissance qui l'attaque avec des vaisseaux arrêtés et suffisamment proches, un danger évident d'entrer."

II. La notification diplomatique aux puissances neutres. Cette notification est indispensable à la validité du blocus. Toutefois, dans les blocus qui ont lieu dans des mers éloignées, surtout hors d'Europe, l'usage international permet d'antidater en quelque sorte la validité et d'interdire les communications commerciales depuis le moment où le blocus est établi en réalité. On parle dans ces cas-là de blocus de fait. Mais il est généralement reconnu que, abstraction faite des quelques exceptions mentionnées, ni le blocus purement notifié, le blocus sur papier ou par croisière comme on dit, ni le blocus qui, existe de fait sans être notifié, ne sont obligatoires pour les neutres.

Le blocus est levé dès que cesse l'investissement réel; l'investissement réel est en quelque sorte la substance même de l'opération; il n'importe pas que la cessation en soit amenée par la libre volonté du belligérant, ou par la force des armes ou des éléments. C'est le devoir des belligérants de notifier aux neutres la fin du blocus; mais ceux-là ne

peuvent dériver aucun droit de la non-exécution de leur devoir; ils ne peuvent surtout pas en déduire, au détriment des neutres, une présomption de persistance du blocus.

L'effet du blocus consiste à défendre aux vaisseaux neutres, non-seulement d'entrer dans le port investi, mais encore d'en sortir avec une cargaison prise après l'ouverture du blocus. Dans les derniers temps, la coutume s'est introduite d'accorder aux neutres un certain délai pendant lequel ils peuvent tous quitter le port avec leur chargement. Ce délai écoulé, la sortie ne leur est permise que sur lest, ou avec des chargements antérieurs à la mise du blocus. Dans ce dernier cas la présomption est contre eux; ils s'exposent à être saisis et retenus jusqu'à ce qu'ils aient fourni la preuve de l'antériorité de leur chargement.

Les vaisseaux neutres sont parfaitement libres de se diriger vers le port bloqué, même lorsqu'il est bien établi qu'ils avaient connaissance du blocus; ils ont en effet toujours le droit d'aller se convaincre sur les lieux que le port est encore réellement investi au moment de leur arrivée. Seulement lorsque à cette occasion, la notification spéciale que le lieu de destination est encore bloqué leur aura été faite par l'officier commandant un des navires de l'escadre de blocus, et que cette notification aura été consignée sur leur journal; seulement alors, s'ils essaient par force ou par ruse de franchir la ligne occupée, ils se rendent coupables de violation de blocus. Se rend également coupable du même délit le navire neutre qui essaie de quitter le port avec un chargement postérieur à la mise du blocus et après l'écoulement du délai accordé s'il en a été accordé un; car cet usage ne peut pas encore être considéré comme généralement établi. Le droit international moderne exige la notification spéciale en tous cas avant qu'un navire neutre puisse être saisi pour avoir tenté d'entrer dans un port bloqué.

Du reste, le navire neutre ne peut être saisi que jusqu'au moment où il entre dans un port neutre; il n'importe pas que celui-ci soit ou non son port de destination. La peine de la violation est la confiscation du navire et du chargement. Si toutefois le propriétaire du chargement est autre que celui du navire, et s'il peut prouver qu'il est resté étranger au délit, la cargaison lui sera rendue.

Suivant quelques publicistes, on peut bloquer non-seulement des ports isolés, mais des côtes entières. Cette opinion, défendue en particulier par l'Angleterre, a trouvé son expression dans la déclaration du 16 Avril 1856; en revanche, presque tous les traités de commerce et de navigation ainsi que les deux neutralités armées ne parlent que de blocus de ports. Il est en tous cas très-dangereux de proclamer la faculté d'établir des blocus de côtes; l'expérience nous montre que tous les blocus de cette catégorie qu'on a établi ont été des blocus fictifs; en outre, il est peu probable que de nos jours, une puissance ait à sa disposition des forces maritimes suffisantes pour investir une côte entière avec des vaisseaux stationnés. C'est pourquoi la disposition susmentionnée de la déclaration du 16 Avril 1856 est très-dangereuse; elle invite indirectement au blocus par croisière.

Depuis l'année 1827, l'Angleterre et la France ont à plusieurs reprises, la Russie une fois seulement, bloqué des ports de nations étrangères sans déclaration de guerre préalable; ces puissances ont même prétendu que la paix n'était en rien troublée par une pareille opération. La première application de ce procédé, dirigée contre la Turquie et à laquelle la Russie prit part, fut la seule qui eut lieu en Europe; les autres applications ont toutes eu pour objet des ports de l'Amérique du Sud. Dans ces derniers temps, l'Angleterre et la France paraissent avoir renoncé à ce genre d'opérations, qui est aufond beaucoup moins une mesure pacifique qu'une ouverture d'hostilités sans dé-

claration préalable. Quoiqu'il en soit, le petit nombre de cas dans lesquels le blocus pacifique a été employé ne suffit pas à constituer un usage international; il y a également fort peu de publicistes qui aient entrepris de défendre l'application de cette mesure. Celle-ci non seulement est en opposition avec toutes les lois du bon sens, puisqu'elle ouvre les hostilités de fait tout en prétendant ne porter aucune atteinte à la paix; elle est encore non point un progrès de l'humanité comme on l'a dit, mais bien plutôt un recul. Le blocus pacifique est tout simplement un moyen de faciliter aux puissances plus fortes l'oppression des puissances secondaires.

CHAPITRE TROISIÈME.

LE DROIT DES NEUTRES RELATIF AU TRANSPORT DES MARCHANDISES.

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES.

Nous avons à répondre ici à deux questions importantes. Les biens neutres sous pavillon ennemi et les biens ennemis sous pavillon neutre sont-ils soumis à la confiscation? Le dernier point surtout a donné naissance à une foule de controverses, à des montagnes d'actes diplomatiques; dans les derniers temps la science a renouvelé ses tentatives à la recherche d'un principe directeur, capable de la guider dans ce labyrinthe. Il y a lieu de s'étonner que ces efforts soient restés si longtemps infructueux; car ce n'est que tout récemment que la science, suivant la pratique à pas lents, est arrivée à des résultats positifs. Et cependant le droit des neutres offre peu de problèmes aussi susceptibles d'être considérés sous un point de vue strictement juridique que celui qui nous occupe. Il semble qu'on se soit à dessein fermé les yeux pour ne pas voir.

Il n'ya pas longtemps que Wheaton, tout en se déclarant par des motifs pratiques partisan des principes suivis jusqu'ici par la coutume internationale, les a cependant reniés dans la théorie. Nous avons déjà eu l'occasion de parler des principes relatifs aux deux problèmes. Surtout le développement historique de la position juridique accordée aux biens ennemis sous pavillon neutre a dû être mentionné dans la partie générale; il était trop nécessaire à la caractéristique de la tendance du droit des neutres, de la marche qu'il a suivie à travers les âges, pour que nous pussions le passer là sous silence.

Nous croyons bien faire de retracer ici brièvement les traits principaux de ce développement.

Ce furent les dispositions du *Consolato del mare* que la pratique appliqua d'abord; on confisquait les biens ennemis sous pavillon neutre; on respectait les biens neutres sous pavillon ennemi. Bientôt cependant, ces principes furent renversés; une nouvelle théorie se forma, ordonnant d'épargner les biens ennemis sous pavillon neutre, permettant la saisie des biens neutres sous pavillon ennemi. Le pavillon, disait-on, couvre la cargaison. Plusieurs traités importants, entre autres celui des Pyrénées de 1659, ceux d'Utrecht de 1713, exprimaient ces dispositions; mais celles-ci ne furent développées et continuées qu'à moitié. Le principe de la liberté des biens ennemis sous pavillon neutre trouva, dès le milieu du XVII[e] siècle, facile accès dans un grand nombre de traités de commerce et de navigation; en 1780, trente-six actes diplomatiques de ce genre l'avaient déjà exprimé, tandis que quinze seulement étaient restés fidèles au principe contraire.

D'autre part, appuyé sur les principes du Consulat, le droit international commun persistait à respecter les biens neutres sous pavillon ennemi; le XVIII[e] siècle ne vit adopter la théorie opposée que par une partie assez forte, il est vrai, des traités. Aussi, ni l'une ni l'autre des deux neutrali-

tés n'ont-elles jugé nécessaire d'exprimer d'une manière spéciale un principe bien établi. En revanche, les puissances continentales confédérées confirmèrent le caractère international de l'autre principe, déjà exprimé dans un grand nombre de traités; du principe qui reconnaissait la liberté des biens ennmis sous pavillon neutre. L'ancienne pratique française, appuyée sur les ordonnances de 1538, 1543 et 1584, avait pris une autre direction; suivant ces ordonnances, les biens ennemis sous pavillon neutre non-seulement étaient passibles de confiscation, mais entraînaient encore la saisie du navire; de même, la confiscation de navires ennemis avait pour conséquence la confiscation des biens neutres qui s'y trouvaient. Ces principes furent confirmés par la fameuse *ordonnance pour la marine de guerre* publiée en 1689 sous Louis XIV. Ce ne fut que par l'ordonnance du 21 Octobre 1744 que, après bien des hésitations, ils furent rayés de la politique française. La France s'étant rattachée à la règle de conduite de la neutralité armée, il ne restait plus que l'Angleterre qui, dans sa manière d'agir vis-à-vis de la navigation des neutres, restât fidèle aux doctrines du Consulat. Il est vrai que les États-Unis ont déclaré ne vouloir appliquer le principe que le pavillon couvre la marchandise que dans le cas seulement où le même principe serait suivi par leur adversaire; mais la cause d'une pareille réserve ne doit être cherchée nulle part ailleurs que dans la pratique de l'Angleterre. Pendant la dernière guerre d'Orient, l'Angleterre déclara vouloir renoncer provisoirement à son „droit" de saisir les biens ennemis sous pavillon neutre. La France, dans une déclaration conforme dans tous les autres points à celle de son alliée, ne fit pas cette réserve et déclara simplement vouloir respecter la marchandise ennemie sous pavillon neutre. [1]

[1] Nous lisons dans la déclaration anglaise du 28 Mars 1854: „But her Majesty will waive the right of seizing ennemy's property laden on board a neutral vessel, unless it be contreband of war." La décla-

La déclaration du 16 Avril 1856 établit ensuite, à l'article 2 et 3 les principes suivants: „Le pavillon neutre couvre la marchandise ennemie à l'exception de la contrebande de guerre.“

„La marchandise neutre, à l'exception de la contrebande de guerre, n'est pas saisissable sous pavillon ennemi.“ Nous avons vu que, à l'exception de l'Espagne, du Mexique et des États-Unis, tous les États d'Europe et d'Amérique ont donné leur adhésion à cet acte; ces trois puissances, du reste, s'étaient montrées disposées à accepter, sauf l'abolition de la course qui seule les arrêtait, tous les autres points de la déclaration.[1] Mais les différentes dispositions de cet acte formaient un tout inséparable; on ne pouvait admettre les unes et pas les autres. Dans la guerre d'Amérique actuelle entre les États du Nord et ceux du Sud, les deux parties ont respecté la marchandise ennemie sous pavillon neutre; elles ne se sont, il est vrai, ni l'une ni l'autre, engagées d'une manière générale à la chose. Ce n'est qu'à l'égard de l'Angleterre que le secrétaire des affaires étrangères des États-Unis, Seward, a pris un engagement formel, par la note qu'il adressa, le 7 Septembre 1861, à l'ambassadeur de ces états, à Londres.[2] Les États du Sud, dans leur réglement pour leurs corsaires, ont expressément enjoint à ceux-ci de ne pas saisir les biens ennemis sous pavillon neutre. Ils ne parlent pas, à cette occasion, des biens neutres sous pavillon ennemi; probablement parce que l'inviolabilité de ces biens s'entend de soi.[3]

ration française du 29 Mars au contraire s'exprime en ces termes: „Mais les vaisseaux de sa Majesté ne saisiront pas la propriété de l'ennemi chargée à bord des bâtiments neutres.“

[1] Voyez p. 60 et 61.

[2] Nous y lisons: „We regard Great Britain as a friend. Her Majestys flag, according to our traditional princips covers ennemy's goods, not contreband of war. Goods of her Majesty's subjects not contraband of war are exempt from confiscation, though found under a neutral or disloyal flag.“

[3] Le règlement des États du Sud pour les corsaires est inséré dans chaque lettre de marque conférée par ces États. Nous trouvons la

Dans la dernière guerre des deux grandes puissances allemandes contre le Danemark, les deux principes ont été appliqués soit par les Danois, soit par les Prussiens et les Autrichiens. Dans les règlements publiés au début de la guerre, les trois puissances avaient expressément promis de le faire.

ANALYSE JURIDIQUE DES PRINCIPES RELATIFS AUX BIENS ENNEMIS SOUS PAVILLON NEUTRE.

Le principe du Consulat, qui permet la confiscation de la propriété ennemie sur vaisseau neutre, est étroitement lié à la pratique du droit maritime, suivant laquelle toute marchandise ennemie est de bonne prise.

Cette pratique a été toujours généralement approuvée et reconnue; le principe exprimé par le Consulat, recommandé par l'autorité dont jouissait ce recueil, confirmé par l'usage, était encore appuyé par les déclarations formelles des publicistes les plus réputés. C'est ainsi que Bynkershoek, convaincu de la justesse de la règle qu'il défend, dit: „Sed quidquid sit, de ipsa ratione magis quam de pactis laborandum est. Ea autem consulta non sum, qui videam, cur non liceret capere res hostiles, quamvis in navi amica repertas, id enim capio quod hostium est, quodque jure belli victori cedit.“ [1]

La manière de voir de Bynkershoek est cependant incorrecte; elle ne tient pas compte de l'exterritorialité des vaisseaux neutres.

teneur d'une de ces lettres, traduite en français, dans les *Archives diplomatiques* de 1861, t. III, p. 122—124.

[1] Bynkershoek, *Quaest. jur. publ.* I, Chap. 14, p. 107.

Bynkershoek considère comme bien établi et reconnu le droit de visiter un vaisseau neutre, de s'assurer s'il contient ou non de la contrebande, s'il ne cherche point à donner le change sur sa nationalité; on peut donc, par la même occasion chercher la marchandise ennemie, et si l'on en trouve, la saisir, là comme ailleurs.

Si quelqu'un a le droit de saisir la contrebande que porte un vaisseau neutre, et à cette fin de visiter ce navire, il n'en résulte pas qu'il soit également autorisé à confisquer la marchandise ennemie qui s'y trouve. En pleine mer et jusque dans les eaux territoriales, le vaisseau neutre fait partie du territoire de sa nation; il en est, comme s'expriment les jurisconsultes français, une portion flottante.[1] Or, les principes internationaux généralement reconnus ne permettent pas aux belligérants de saisir la propriété ennemie sur territoire neutre, en particulier pas dans un port neutre; ils ne doivent par conséquent pas non plus pouvoir le faire sur un vaisseau neutre.

Dans ces derniers temps, Wheaton a cherché à remettre en question, au moyen d'une déduction subtile, le principe juridique que nous venons d'exposer. Il distingue, dans les vaisseaux neutres, entre les bâtiments de guerre et ceux des particuliers. Les premiers doivent en réalité être considérés comme des portions du territoire neutre. Quant aux vaisseaux des particuliers, il en est autrement. L'exterritorialité qui leur est attribuée signifie seulement que les personnes et les marchandises qui s'y trouvent sont soumis à la juridiction de l'état dont le navire porte le pavillon. Mais le navire en lui-même, étant une chose mobilière, ne peut être considéré comme une partie d'un territoire.[2]

[1] On sait que le droit international a plusieurs fictions de ce genre· C'est ainsi que l'hêtel d'un ambassadeur est considéré comme une partie du territoire du souverain que cet ambassadeur représente.

[2] Wheaton, *droit international*, II, p. 100 et 101.

Cette argumentation est tout arbitraire. Le droit international a décidé l'exterritorialité du vaisseau neutre, dans les eaux territoriales comme en pleine mer.[1] Rien n'autorise Wheaton à la restriction exposée.[2]

Il n'est pas exact non plus que des vaisseaux doivent être considérés comme des meubles. Le droit civil même leur accorde très-fréquemment le caractère d'immeubles. Le droit commun a reconnu complétement ce principe en appliquant aux vaisseaux le terme de prescription des immeubles.[3] Le droit prussien les traite comme des immeubles au moins pour ce qui concerne l'aliénation, la transmission de la possession et l'engagement.[4] En considérant avec Kluber les navires comme des colonies ou des portions de territoire flottantes, ou avec Heffter comme des communes mouvantes, le droit public ne fait qu'adopter le point de vue du droit civil.

Vattel a aussi la même manière de voir: „Et si les enfants", dit-il, „sont nés dans un vaisseau de la nation, ils peuvent être réputés nés dans le territoire; car il est naturel de considérer les vaisseaux de la nation comme des portions de son territoire, surtout quand ils voguent sur une mer libre, puisque l'état conserve sa jurisdiction

[1] Klüber, *europäisches Völkerrecht,* § 299.

[2] Si la propriété privée est saisie sur vaisseau de guerre neutre, la violation n'en sera qu'aggravée; il y aura en outre une atteinte directe et immédiate portée à la souveraineté de l'état neutre, par conséquent un casus belli. La position est la même que si quelqu'un enlève une chose à un autre qui, à tort ou à raison, prétend en avoir la propriété; si la chose en question se trouve en possession du particulier, l'atteinte portée ne sera pas la même que si elle se trouve en possession du tribunal ou d'une autorité publique. Dans le premier cas, il n'y aura de punition que dans certaines circonstances particulières; dans le second cas, toujours. La violation d'un vaisseau privé devrait être accompagnée de circonstances bien aggravantes pour qu'on en puisse faire un casus belli. Dans la règle, surtout s'il s'agit d'un cas isolé, on se contente de la reddition de la propriété privée confisquée à tort et d'un dédommagement convenable pour le propriétaire du vaisseau comme pour celui de la marchandise.

[3] Jacobsen, *Seerecht,* p. 28.

[4] Koch, *Lehrbuch des gemeinen preufsischen Privatrechts,* I, p. 760.

dans ces vaisseaux.“ Le fait que le vaisseau se trouvait, au moment de la naissance de l'enfant, dans une mer territoriale, ne change rien à la position. Vattel poursuit à bon droit en disant: „Par la même raison ceux qui naissent sur un vaisseau étranger seront réputés nés en pays étranger.“ [1]

Si dans certains cas bien déterminés les belligérants sont autorisés à visiter les vaisseaux neutres, ce n'est là qu'une exception qui ne peut pas renverser la règle. Or la règle, c'est que la navigation neutre est libre, que les relations commerciales des neutres avec les belligérants, en particulier le transport des marchandises autres que la contrebande ne sont nullement interrompues par la guerre maritime. [2]

Si donc la propriété privée ennemie sur mer est soumise à la confiscation, il ne s'en suit pas que pour s'en emparer, il faille violer les droits des neutres, garantis par les règles internationales. Aussi ne croyons nous pas que l'on puisse contester la justesse du principe „le pavillon couvre la marchandise.“ Si l'Angleterre, à une pratique bien établie et bien développée qui déjà avant la déclaration du 16 Avril 1856 avait entrepris de donner force de loi à ce principe, oppose un droit positif antérieur, il est évident qu'il y a dans sa manière de voir quelque chose qui est au moins erronné.

La fidélité avec laquelle l'Angleterre s'appuie sur le *Consolato del Mare,* aurait peut-être réussi, avant l'adhésion de cette puissance à la déclaration de 1856, à mettre de son côté en dépit de la pratique des autres états, l'auto-

[1] Vattel, I, 19, § 216.

[2] La liberté du commerce des neutres était reconnue en principe même par le Consulat; seulement, ce recueil ne tirait pas la conséquence correcte, la liberté des biens ennemis sous pavillon neutre; il autorisait au contraire la confiscation et établissait seulement que le navire de guerre qui opérait la confiscation devait payer au patron du navire neutre le nolis afférant aux articles saisis.

rité du droit positif, si seulement le Consulat avait eu le caractère officiel d'un code maritime international.

Le Consulat n'a jamais eu ce caractère officiel, pas même au moyen-âge, ou son autorité était pourtant à l'apogée. Le prestige incontestable dont a joui cette compilation, dont nous ne connaissons d'ailleurs ni l'auteur, ni la patrie, ni l'âge exact, ni l'occasion spéciale qui l'a fait naître, ne reposait, nous l'avons vu dans les Préliminaires, que sur l'usage; d'ailleurs, c'était surtout sur les côtes de la Mer Méditerranée, en particulier en Espagne et en Italie que ce code avait une autorité réelle. Sans doute, comme le remarque Heffter, quelques publicistes modernes ont fait la tentative de donner à cet ouvrage le caractère d'un code international commun; mais leurs efforts ont été inutiles. Ainsi, le principe appliqué pendant le moyen-âge et plus tard encore, suivant lequel le navire confisque la cargaison, ne repose sur rien autre que la coutume d'alors.

Les droits établis par l'usage se détruisent par l'usage. Lorsque la coutume a pris évidemment une autre direction, les droits qu'elle appuyait auparavant tombent d'eux-mêmes. Or, l'Angleterre seule exceptée, toute l'Europe avait, par une pratique internationale de plus de deux siècles, déclaré à l'unanimité que le pavillon neutre couvre la marchandise ennemie. Les États-Unis également s'étaient rattachés à ce principe auquel la première neutralité armée avait déjà donné une expression générale. Malgré les efforts de la Grande-Bretagne, ce principe a été, chaque fois que l'occasion s'en est présentée, proclamé par toutes les autres puissances. Dans la dernière guerre d'Orient, l'Angleterre ne pouvait en quelque sorte pas se refuser plus longtemps à suivre la même ligne de conduite que son allié et son ennemi.

Est-ce que le témoignage d'un seul état, qui en opposition avec toute la Chrétienté, persiste à conserver un usage tombé en désuétude partout ailleurs, doit être considéré comme valable? Ce serait passer condamnation sur

le développement historique du droit, donner à une présomption coupable le caractère de la justice et de la légalité.

Si le Consulat avait eu réellement une autorité générale et officielle, s'il avait possédé réellement le caractère d'un code maritime international, l'Angleterre aurait pu avec raison en appeler à un principe qui aurait conservé toute sa valeur; elle aurait pu rappeler que des lois écrites, surtout, comme cela aurait été le cas alors, lorsqu'elles reposent sur un accord international, ne peuvent pas être évincées par une coutume; ceux qui veulent les conserver en ont toujours le droit. Chaque nation en appelant à une telle loi internationale, eût-elle eu le monde entier contre elle, le droit positif n'en aurait pas moins été de son côté. Mais, nous l'avons vu, la condition indispensable d'une telle position fait défaut.

Depuis la première neutralité armée, le point de vue que nous défendons s'était rendu maître du terrain scientifique. Il n'y a que Wheaton et les publicistes anglais qui aient osé dans les derniers temps prendre la défense de la confiscation de biens ennemis sous pavillon neutre. Ce principe, soutenu au XVII et au XVIII siècle par des publicistes d'autres nations, ne tient, nous l'avons expliqué, aucun compte des droits positifs et universellement reconnus des neutres. Si donc nous devons appliquer au droit public des principes qui appartiennent strictement au droit civil, on pourrait parfaitement démontrer que la coutume générale ne pouvait donner naissance à un droit coutumier; car pour fonder un pareil droit, il faut que les actes sur lesquels on l'appuie soient réguliers et non pas la conséquence d'une erreur.[1] L'Angleterre l'a reconnu au moins de fait, en adhérant à l'article de la déclaration du con-

[1] L. 30. Dig. de legibus: „Quod non ratione introductum, sed errore primum, deinde consuetudine obtentum est, in aliis similibus non obtinet.

grès de Paris suivant lequel „le pavillon neutre couvre la marchandise ennemie, à l'exception de la contrebande de guerre.“ Il est vrai que dans cette circonstance l'Angleterre paraît avoir moins cédé à la force du droit qu'à celle des circonstances, et aux instances des autres puissances; sans cela, elle n'aurait pas, lors de la guerre d'Orient, réservé expressément pour l'avenir son prétendu droit de confisquer les biens ennemis sous pavillon neutre.

Il résulte en outre de ce que vous venons d'exposer que les puissances qui n'ont pas pris part à la convention de 1856 n'ont nullement le droit de refuser de reconnaître le principe „le pavillon couvre la marchandise.“ Nous croyons en effet avoir prouvé que ce principe, même en faisant abstraction de la déclaration de 1856, est bien établi en droit commun. Il en résulte que les puissances qui, comme l'Espagne et les États-Unis, n'ont pas accédé à la déclaration, ne sont pas pour cela autorisées à se refuser dans leurs guerres à l'application du principe en question; nous avons déjà dit que cette dernière puissance, dans la guerre actuelle, s'est conformée à ce que nous considérons comme son devoir.[1] Ajoutons qu'il s'entend de soi que des

[1] Par la note-circulaire envoyée par le secrétaire d'état chargé des affaires étrangères des États-Unis, Seward, aux représentants de cette puissance à l'étranger, en date du 24 Avril 1861, l'Amérique du Nord s'est engagée, au moins pour la durée de cette guerre, à respecter le principe exprimé par la déclaration du 16 Avril 1856. Après avoir exposé que son pays n'avait refusé d'adhérer à cette déclaration que par ce qu'il n'avait pu obtenir d'autres concessions qu'il demandait, Seward poursuit en disant qu'il ne voulait pas refuser plus longtemps le bien offert à cause du mieux inaccessible. La note se termine en ces mots: „For your own informations, it will be sufficient to say that the President still adheres to the opinion expressed by my predecessor Mr. Marcy, that it would be eminently desirable for the good of all nations that the property and effects of privat individuals, not contreband, should be exempt from seizure and confiscation by national vessels in maritime war. If the time and circumstances were propitious to a prosecution of the negociations with that object in view, he would direct that it should assiduously poursued. But the right season seems to have passed at least for the present. Europe seems once more on the verge of quite general wars. On the other hand, a portion of the American people has raised the standard of insurrection, proclaimed a pro-

articles de contrebande appartenant à l'ennemi et trouvés sur vaisseaux neutres seront confisqués comme s'ils appartenaient à des neutres. Les deux neutralités et la déclaration de 1856 ont cru devoir restreindre expressément la liberté de la marchandise ennemie sous pavillon neutre aux articles étrangers à la contrebande. Il y a pourtant ici deux cas à distinguer. Si les articles de contrebande appartenant à l'ennemi sont exportés et destinés à un port neutre, ils ne peuvent pas plus être saisis qu'aucune autre marchandise qui aurait la même destination. Si au contraire la contrebande est destinée pour un port ennemi, il est évident que le neutre prête à l'un des belligérants un secours illicite, et qu'il se prive des avantages de la neutralité. Les articles interdits peuvent être confisqués et le navire est punissable. Aussi bien les neutralités armées que la déclaration de 1856 ont permis la confiscation de contrebande ennemie sous pavillon neutre en termes assez vagues; il est permis de douter que les diplomates aient eu en vue seulement le cas dans lequel leur exception était fondée. En tous cas, l'application de la restriction telle que nous l'avons exposée est la seule qui puisse se déduire correctement des principes généraux. Disons à cette occasion que le cas dans lequel le vaisseau neutre porte de la contrebande appartenant à l'ennemi n'a en quelque sorte pas été examiné théoriquement et que presque tous les publicistes le passent sous silence.[1]

visional government, and through its organs taken the had resolution to invite privateers to prey upon the peaceful commerce of the United-States. Prudence and humanity combine in persuading the President under the circumstances that it is wise to secure the lesser good offered by the Paris-Congress instead of waiting indefinitely in hope to obtain the greater one offered to the maritime nations by the President of the United-States."

[1] Marquardsen, *der Trentfall*, p. 38.

OPINIONS DES PUBLICISTES.

Nous avons déjà fait entendre que la réponse correcte à la question relative au droit des belligérants de confisquer les biens ennemis sous pavillon neutre avait été donnée par la pratique bien avant de l'être par la théorie. La théorie en effet, pendant le XVIIe et le XVIIIe siècle, jusqu'à l'impulsion irrésistible que lui donnèrent les neutralités armées, était à quelques honorables exceptions près restée fidèle au point de vue du Consulat, abandonné cependant par la plupart des puissances européennes. Citons au nombre des anciens publicistes qui ont entrepris la défense du système du Consulat, Alberico Gentilis, Bynkershoek, Loccenius, Vattel, Cocceji, Heineccius. Grotius, qui traite d'une manière très-superficielle le droit des neutres sur mer, à propos duquel il n'y a rien à emprunter aux auteurs grecs et latins, passe sous silence la question relative à la confiscation des biens neutres sous pavillon ennemi; ce n'est qu' indirectement que nous voyons que sur ce point aussi il partage la manière de voir de son siècle. Grotius croit que les biens neutres sous pavillon ennemi doivent être à l'abri de toute confiscation. Il ajoute ensuite dans une note: „Sed neque amicorum naves in praedam veniunt ob res hostiles nisi ex consensu id factum sit dominorum navis.“ [1] Si Grotius fait au propriétaire du vaisseau un tort d'avoir eu connaissance des marchandises ennemies qui s'y trouvaient et veut l'en punir, il en résulte qu'il doit considérer cette marchandise ennemie comme

[1] Grotius, liv. III, chap. VI, § 6, dans la note.

soumise à la confiscation. Grotius est dans l'erreur quand il interprète en faveur de son opinion les anciens édits français dont nous avons parlé; ces édits autorisent la confiscation du vaisseau neutre en tous cas, que le propriétaire ait ou non connaissance de l'existence à bord de marchandises ennemies. Après avoir ainsi invoqué les ordonnances françaises a l'appui de sa thèse, Grotius ajoute: „Alioqui res ipsae solae in praedam veniunt." Il résulte clairement de là que Grotius reconnaît le droit de confisquer les biens ennemis sous pavillon neutre.

Parmi les anciens publicistes, Bynkershoek est le seul qui cherche à donner à son opinion, que nous avons déjà appris à connaître, une base juridique. Vattel lui même, sans chercher à appuyer sa manière de voir, se contente de dire: „Si l'on trouve sur un vaisseau neutre des effets appartenant aux ennemis, on s'en saisit par le droit de la guerre; mais naturellement on doit payer le frêt au maître du vaisseau qui ne peut souffrir de cette saisie."[1]

Heineccius résume les théories du Consulat relativement au droit de transport des neutres, et déclare y adhérer.[2] Cocceji également se borne à dire: „Nec aliter decidenda res est, si e contrario navis amicorum merces hostiles ferat, merces enim capi possunt salva navi."[3]

Parmi les publicistes qui ont combattu le principe que le pavillon couvre la marchandise, nous devons mentionner encore les deux Italiens, Lampredi et Azuni. Dans son ouvrage publié à Florence en 1788 sous le titre: „*Del Commercio dei popoli neutrali in tempo di guerra*", Lampredi expose que la coutume internationale relative à son sujet est encore très-incertaine; il fait observer que, si le principe „le pavillon couvre la marchandise" a été mis à la base d'un

[1] Vattel, III, § 115.

[2] Heineccius, *de navibus ob vecturam vetitarum mercium commissis*, cap. II, § 19.

[3] Henricus Coccejus, *de jure belli in amicos*, § 34.

assez grand nombre de traités de commerce, le principe contraire est appuyé également par un fort contingent d'actes officiels du même genre. Jusqu'aux neutralités armées les grandes puissances maritimes, l'Angleterre et la France, avaient accordé à quelques nations isolées une exception à la loi générale; les neutralités avaient essayé de faire de ces priviléges spéciaux la règle. Leur tentative avait échoué par le refus de l'Angleterre de se ranger à leur proposition.

Lampredi reconnaît qu'il serait dans l'intérêt du commerce des neutres de faire du principe en question une loi internationale. Mais il cherche à montrer que le droit positif n'autorise pas à considérer le fait comme accompli. Sans doute, il était bien établi que la guerre ne devait, abstraction faite de la contrebande, porter aucune atteinte au commerce neutre; mais on pouvait à ce principe en opposer un autre, suivant lequel la propriété privée ennemie sur mer fait partie du butin. Il y avait donc, à propos de la marchandise ennemie sous pavillon neutre, conflit entre les deux principes. La solution est indiquée par la règle que le plus petit droit doit céder au plus grand, l'intérêt privé à l'intérêt public. C'est sur cette règle que repose le droit d'expropriation, reconnu par toutes les législations, mais toujours accompagné d'une indemnité pour celui contre lequel il s'exerce. L'intérêt du belligérant à pouvoir confisquer la propriété ennemie, prime certainement dans l'espèce, l'intérêt qu'ont les neutres à ce que leur commerce ne soit pas troublé. Le principe que le pavillon couvre la marchandise peut rendre le droit de saisie des belligérants complètement illusoire, car il permet à l'ennemi de continuer son commerce sans être inquiété par l'intermédiaire de la marine neutre. En confisquant les biens ennemis sous pavillon neutre, les belligérants ne font qu'user d'un droit d'expropriation bien établi. D'ailleurs, comme le capteur paie au capitaine la voiture de la marchandise

capturée, les neutres sont complètement indemnisés et ne souffrent aucun dommage.

Telle est, en quelques traits, la manière de voir de Lampredi, qui a été en son temps, dans le monde scientifique, l'objet d'une attention particulière. Il résulte toutefois de l'exposé juridique que nous avons fait dans le paragraphe précédent que Lampredi néglige dans son calcul plusieurs données importantes, qui lorsqu'elles sont prises en considération, conduisent à un résultat tout différent.

Il est du reste incontestable que le principe „le pavillon couvre la marchandise“ porte une grave atteinte au droit de conquête accordé aux belligérants sur la propriété privée ennemie. Aussi peut-on le considérer comme une préparation à la réforme qui, suivant toute apparence, ne tardera pas à s'accomplir dans le droit international; à la déclaration de l'inviolabilité de la propriété privée dans la guerre de mer comme dans celle de terre. Mais l'affirmation de Lampredi, suivant lequel l'adoption du principe cité équivaut à la proclamation réelle de l'inviolabilité de la propriété privée, a été réfutée par l'expérience des dernières guerres. Tout en respectant le pavillon neutre, les belligérants ont trouvé suffisamment d'occasions de faire valoir leur droits de prise sur les vaisseaux et les biens privés des ennemis.

Azuni, dans son *Sistema universale dei Principi del Diritto marittimo dell' Europa,* publié en 1795, dont nous avons devant les yeux une traduction française de 1805, arrive au même résultat. Dans les points essentiels, son raisonnement est conforme à celui de Lampredi. Mais il attache une grande importance à une prétendue nécessité impérieuse de saisir les biens de l'ennemi même sous pavillon neutre. Il ne dit pas en quoi consiste cette impérieuse nécessité. Mais il est évident, et l'expérience du principe combattu que l'on avait déjà du temps d'Azuni ne peut laisser aucun

doute a cet égard, qu'il y a dans l'emploi de cet argument quelque chose de très-arbitraire.[1]

C'est le Danois Hubner qui le premier a envisagé la question sous son vrai point de vue; il a exposé son opinion dans son ouvrage déjà cité et paru à La Haye en 1759 sous le titre: *De la saisie des bâtiments neutres, ou du droit qu'ont les nations belligérantes d'arrêter les navires des peuples amis*. Partant de l'idée que aussi longtemps que les neutres ne violent pas leurs devoirs, leur commerce doit être libre, il ajoute qu'il est généralement reconnu que les biens de l'ennemi qui se trouvent dans un lieu neutre sont inviolables. Or, un vaisseau neutre est évidemment un lieu neutre. Les biens qui s'y trouvent ne sauraient pas plus être soumis à la saisie que les biens ennemis sur territoire ami.[2] L'opinion de Hubner a été rapidement admise dans la science. Elle est mise à la base de l'ouvrage publié par L. Jo. Ehrenreich de Behmer, à Hambourg en 1771 sous le titre: *Observations du droit de la nature et des gens touchant la capture et la détention des vaisseaux et effets neutres*; à la base également de *la liberté de la navigation,* publié par Totze en 1780. Dans notre siècle, à l'exception des Anglais et de Wheaton, tous les publicistes ont reconnu l'inviolabilité des biens ennemis sous pavillon neutre.

Jouffroy cependant, dans son *droit des gens maritime* publié en 1806, prend une position un peu différente. Contrairement aux principes reconnus en droit international, il affirme qu'un navire neutre ne peut être considéré comme une partie du territoire de sa nation. Aussi soumet-il le principe que le pavillon couvre la marchandise à d'importantes restrictions: „Il y a trois cas principaux", dit-il, „dans lesquels un navire neutre peut avoir à bord des effets que l'on pourrait croire appartenir à des citoyens d'une nation en guerre."

[1] Azuni, *droit maritime*, chap. 3, art. 2, § 2.

[2] Hübner, vol. I, partie première, chap. II, § 3.

Suivant Jouffroy, il serait permis aux neutres d'amener à l'ennemi des articles de commerce provenant directement de leur pays d'origine ou de quelque autre pays neutre, bien que, suivant l'usage commercial établi, l'acheteur doive être considéré comme propriétaire avant la livraison. La justesse de la conclusion ne peut pas être mise en doute; mais elle s'appuie sur une toute autre base que ne le pense Jouffroy. Suivant les principes commerciaux en effet, il faut considérer comme propriétaire de la marchandise transportée, non point l'acheteur comme le pense le publiciste en question, mais le neutre auquel elle est confiée.[1] De tels articles ne pourraient donc en aucun cas être confisqués, pas même sous pavillon ennemi. Jouffroy reconnaît encore l'inviolabilité des biens ennemis sous pavillon neutre lors que ceux-là sont destinés à un négociant neutre, chargé lui-même de les vendre pour compte du commettant. Jouffroy pense qu'en ce cas, le neutre doit être, si non de droit au moins de fait, considéré comme propriétaire de la marchandise. Il est d'usage, en effet, dans le monde commercial que en pareil cas, le commettant tire sur le commissionaire des lettres de change pour les deux tiers de la valeur de la marchandise expédiée; la saisie de cette dernière frapperait donc plus le commissionaire neutre que le commettant ennemi.[2]

[1] Heffter, p. 298. Mittermaier, *deutsches Privatrecht*, p. 552. Le code commercial allemand, part également, comme il ressort de l'article 367, de l'idée que pendant le transport, le propriétaire est, non pas le commettant, mais le commissionaire.

[2] Jouffroy, p. 183—185. Du moment qu'il ne serait pas généralement reconnu que le pavillon couvre la marchandise, une telle manière de voir serait évidemment forcée. Dans l'espèce, la marchandise demeurerait pendant le transport propriété ennemie; le capteur devrait, en se plaçant au point de vue de Jouffroy qui refuse de reconnaître le principe susmentionné, pouvoir la saisir en indemnisant le commissionaire neutre. Mais l'indemnité ne saurait se monter qu'au gain dont celui-ci serait privé; quant aux traites de l'expéditeur, le destinataire pourrait les laisser protester pour défaut de livraison de la marchandise.

Une fois admis que le pavillon couvre la marchandise, la solution de tous les cas qui peuvent se présenter dans le commerce de com-

Dans tous les autres cas, Jouffroy autorise la saisie de biens ennemis sous pavillon neutre; s'il en était autrement, le droit des belligérants de saisir la propriété privée ennemie serait rendu illusoire; les opérations militaires subiraient une restriction fâcheuse. Telle est au moins l'opinion de Jouffroy qui dit à ce sujet: „Troubler le commerce actif des ennemis, leur enlever les ressources qu'il leur fournit pour faire la guerre, interrompre leurs communications, isoler leurs colonies, les priver de secours qui pourraient les mettre en état de faire une longue résistance; tel est ordinairement le but des principales opérations d'une campagne maritime. Mais il serait sans cesse manqué si des vaisseaux neutres pouvaient par leur intervention faire avorter tous les plans et tous les projets de campagne d'une puissance belligérante .... Mais aussi longtemps que l'état actuel de la guerre maritime nous autorise à troubler le commerce actif de nos ennemis, vous renoncez à la neutralité en vous interposant entre eux et nous. Car n'est-ce pas vous déclarer contre nous que de favoriser nos ennemis à notre préjudice? N'est-ce pas nous faire, sous le nom de neutralité, une guerre indirecte, dans laquelle vous ne courez aucun risque, et tous les désavantages sont de notre côté?“ Ces exagérations sont si fortes qu'on est surpris de les trouver sous la plume de Jouffroy, écrivain généralement clairvoyant, bien que le doctrinarisme obscurcisse de temps à autre son regard. Ici, la déclamation lui a complétement fait oublier le côté juridique de la question.

mission est très-simple. Si la marchandise se trouve sous pavillon neutre, le belligérant ne peut jamais la confisquer, qu'elle appartienne aux neutres ou aux ennemis, les cas exceptés où elle serait comprise dans les articles de contrebande. Si la marchandise se trouve sous pavillon ennemi, il faut déterminer, suivant les principes commerciaux en usage, si pendant le transport la propriété en appartient au neutre ou à l'ennemi. La propriété neutre ne pouvant être saisie, la confiscation n'est permise que dans le dernier cas.

Après Hubner, ce sont surtout des publicistes allemands qui ont défendu avec énergie le principe „le pavillon couvre la marchandise.“ Citons en particulier Büsch, qui a développé son opinion dans un ouvrage que nous avons déjà cité quelquefois et qui a paru à Hambourg en 1800, *Ueber das Bestreben der Völker der neueren Zeit sich in ihren Seekriegen recht wehe zu thun*. Mentionnons encore le *Völkerseerecht* de Nau,[1] les traités déjà souvent cités de Klüber,de Martens, de Jacobson et de Meno Pöhls. Les publicistes allemands modernes sont restés fidèles au même principe; ainsi Heffter, et à quelques restrictions près, Kaltenborn. Heffter fait la remarque suivante: „On peut reconnaître au belligérant le droit de saisir la propriété ennemie; mais il ne peut pour exercer son droit, violer celui des neutres. C'est en cela qu'il faut faire une distinction.“ [2] Kaltenborn est moins prononcé. Il reconnaît bien, dans la règle, la liberté des biens ennemis sous pavillon neutre; mais il admet qu'il y a des cas dans lesquels le transport par les neutres couvrant une assistance déguisée, l'on peut mettre des restrictions à ce transport.[3] Kaltenborn oublie qu'une pareille assistance ne peut avoir lieu que par une violation des dispositions relatives à la contrebande.

Parmi les publicistes modernes, ce sont les Français qui ont traité la question avec le plus de développement. Rayneval dans *la liberté des mers,* parue à Paris en 1801, Massé dans son *droit commercial* entrent déjà dans beaucoup de détails. Mais nous devons attirer l'attention sur

[1] Dans le § 186 de son *Völkerseerecht*, Nau reconnaît aux belligérants le droit de saisir la propriété publique de l'ennemi. Mais il y a là une inconséquence puisque le droit maritime en matière de confiscation ne distingue pas entre la propriété privée et la propriété publique; le pavillon neutre doit ne les protéger ni l'une ni l'autre ou les protéger toutes deux.

[2] Heffter, p. 296.

[3] v. Kaltenborn, *europäisches Seerecht*, II, p. 454.

la manière consciencieuse dont le problème qui nous occupe a été étudié par Hautefeuille. Suivant cet auteur, le transport de biens ennemis par un neutre n'est jamais une immixtion à la guerre; on ne peut donner ce caractère qu'au transport de troupes et d'articles de contrebande. En dehors de là, il n'aurait une nature hostile que lorsqu'un souverain neutre enjoindrait à ses sujets de prendre à leur bord les marchandises de l'un des belligérants à l'exclusion de celles de l'autre. Hautefeuille ajoute toutefois; „Ce n'est pas parce qu'il ferait le commerce de transport, mais parce qu'il se montrerait partial.“ Il dit encore plus loin: „Le belligérant a sans doute le droit de s'emparer des propriétés de son adversaire lors qu'il les trouve sur son propre territoire, sur le territoire de son adversaire, ou sur le territoire commun, l'Océan. Mais ce droit cesse dès qu'elles sont sur territoire neutre. Là il est dans l'obligation de les respecter à l'égal des propriétés du neutre lui-même .... Ce principe est également applicable au navire neutre. Ainsi que je l'ai prouvé, le navire est une parcelle du territoire de la nation dont il porte le pavillon; il conserve cette qualité partout où il se trouve; dans la pleine mer, sur cette route commune à tous les peuples, mais indépendante des lois de tous les peuples, non seulement il conserve cette qualité mais encore il la communique à la parcelle de l'océan sur laquelle il flotte .... Le navire territorial neutre couvre et protége donc tout ce qu'il porte, et aucune parcelle de sa cargaison, même lorsqu'elle appartient à l'une des nations en guerre, ne peut-être enlevée par l'ennemi du propriétaire sans qu'il existe une violation du territoire neutre, un attentat contre la souveraineté du peuple pacifique.“ [1]

Ortolan est d'avis que cette question ne se laisse pas résoudre par les principes internationaux. Il y a ici, sui-

[1] Hautefeuille, III, p. 216—218.

vant lui, un conflit insoluble au point de vue juridique entre les droits des neutres et ceux des belligérants. Il n'y a donc de décision possible que „si l'on consulte l'utilité générale des peuples.“ Mais en employant ce moyen, on arrive au résultat que le pavillon doit couvrir la marchandise. Ortolan dit encore: „Il est utile en effet de diminuer autant que possible, même pour les belligérants, les maux de la guerre; et l'on doit surtout s'appliquer à affranchir de ces maux les nations qui veulent rester en paix. Mais faire céder les prétentions des belligérants aux prétentions contraires des neutres en invoquant l'intérêt général des peuples, ce n'est pas résoudre la question de droit.“ [1] Ortolan part du point de vue de Wheaton, dont nous avons déjà cherché à démontrer la fausseté; il estime avec le publiciste américain qu'on ne doit considérer comme partie du territoire d'une nation que les vaisseaux de guerre de cette nation, à l'exclusion des vaisseaux marchands; c'est là ce qui l'améne à trouver, dans l'existence des biens ennemis sous pavillon neutre, un conflit insoluble au point de vue du droit. Abstraction faite de la fiction qui fait d'un vaisseau une partie du territoire d'une nation, il reste toujours vrai que le vaisseau neutre en pleine mer ne doit pas être gêné par les belligérants dans l'exercice de ses droits. Or, Ortolan lui-même combat l'opinion défendue par Bynkershoek, Vattel et les publicistes anglais, suivant laquelle les neutres seraient complétement indemnisés par le payement du frêt de la marchandise confisquée; il reconnaît que cette opinion n'est pas conforme à la réalité; [2]

[1] Ortolan II, p. 92.

[2] Ortolan, II, p. 94, fait à ce sujet la remarque suivante: „Mais, ainsi que l'établissent fort judicieusement deux auteurs contemporains (Massé et Hautefeuille) ce système d'indemnité est incomplet et ne peut pas ne pas l'être. Il ne suffit pas pour réparer le dommage causé par la saisie des marchandises envoyées en commission, puisqu'il peut y avoir en souffrance d'autres intérêts neutres auxquels il serait impossible de donner une satisfaction suffisante.“

il nous semble donc qu'il aurait été plus conséquent de défendre avec plus d'énergie le point de vue juridique favorable à l'inviolabilité. Ortolan du reste reconnait complétement que la coutume internationale moderne a admis l'inviolabilité depuis la neutralité armée de 1780. A la fin de son exposé historique, il fait l'observation suivante: „Du moment que cet arrangement (entre la France et l'Angleterre pendant la dernière guerre d'Orient) a été proclamé, quoiqu'à titre provisoire, par les déclarations de la France et de l'Angleterre des 28 et 29 Mars 1854, l'événement était accompli et il était facile de prévoir que le traité de paix n'avait plus qu'à le confirmer. La Russie et les États-Unis, peu de temps après, par un traité du 22 Juillet 1854 consacrèrent entre eux les mêmes principes; et finalement la déclaration du 16 Avril 1856, à laquelle aucune adhésion n'a manqué sur ce point, puisque toutes les puissances sont d'accord aujourd'hui, l'a fait entrer dans le droit qu'on peut dire universel."

Pistoye et Duverdy cherchent à appuyer l'inviolabilité des biens ennemis sous pavillon neutre sur la coutume moderne, telle qu'elle s'est établie depuis la première neutralité armée et surtout depuis la dernière guerre d'Orient.[1] Cauchy examine la question au point de vue des principes généraux; il conclut aussi à la nécessité de défendre la confiscation: „Si le territoire continental d'un pays neutre", dit-il, „sert d'asile aux personnes et aux choses qu'il recouvre de son inviolabilité, ne serait-ce pas, disait-on, étendre trop loin cette immunité que de l'appliquer fictivement au pavillon d'un navire sans escorte et sans défense." Cauchy ne s'oppose pas à l'emploi de l'analogie, mais il reconnaît l'existence d'un conflit entre les droits des belligérants et ceux des neutres. Il se décide en faveur de ces derniers en faisant la remarque finale suivante:

[1] Pistoye et Duverdy, I, p. 340—354.

„Et dans ce conflit de deux droits opposés, n'est-ce pas le respect de la propriété privée qui doit l'emporter sur la confiscation, le parti de l'humanité sur celui de la rigueur.“ [1]

Il nous reste à examiner les opinions de quelques-uns des publicistes anglais les plus connus. Nous avons déjà eu l'occasion de dire que, à une seule exception près, ils combattent tous l'inviolabilité des biens ennemis sous pavillon neutre.

Commençons par James Reddie. Dans ses *researches historical and critical in maritime international law,* cet auteur combat le principe susmentionné sur tous les tons et à tous les points de vue; à celui du droit international, du droit naturel, du droit coutumier, de l'humanité, même de l'intérêt des neutres. Le prétendu droit de saisir les biens ennemis sous pavillon neutre est pour lui la base de l'ordre international, le rocher sur lequel sont appuyées dans notre siècle les relations des peuples entre eux. Il est difficile de retenir un sourire au spectacle d'un zèle aussi aveugle.

Reddie nie d'abord que la règle „le pavillon couvre la marchandise“ soit appuyée sur le droit coutumier; ce n'est, dit-il, qu'au XVII[e] siècle que cette règle a commencé à être exprimée dans les traités. (Comme s'il ne suffisait pas d'un laps de deux cents ans pour établir un droit coutumier!). Ensuite contrairement aux faits, il soutient que les temps modernes ont étroitement uni les deux principes que le pavillon neutre couvre et que le pavillon ennemi confisque la marchandise, de telle sorte que l'un ne pourrait subsister sans l'autre. Cette prémisse établie, il s'élève avec un légitime courroux contre le second des deux principes, contraire aux vues éclairées du Consulat.

Malheureusement, sauf James Reddie, personne n'a jamais pensé à déclarer les deux principes inséparables. Un

[1] Cauchy, I, p. 57—59.

certain nombre de traités sans doute ont déclaré, nous l'avons vu, que le navire confisque la cargaison; plus tard, la France, dans les guerres qu'elle soutint contre l'Angleterre au commencement de ce siècle, a appliqué la même règle. Mais on s'est borné là.

Du reste, poursuit Reddie, l'inviolabilité des marchandises ennemies sous pavillon neutre ne pouvait faire l'objet d'un traité; c'est là une de ces mesures qui ne peut être appliquée par l'un des belligérants si elle ne l'est pas également par l'autre. Si l'une des parties avait pris sous ce rapport un engagement tandis que l'autre ne suivrait pas la même ligne de conduite; la première se verrait obligée de manquer à sa promesse, pour éviter de mettre ses propres intérêts à la merci de son adversaire. Un tel traité ne pourrait donc qu'engager à manquer à sa parole. Du reste, le principe en question ne repose que sur la fiction juridique qui considère le navire comme une portion du territoire de la nation à laquelle il appartient, et en droit public de telles fictions ne sont pas admissibles. (L'exterritorialité de l'hôtel d'un ambassadeur ne repose-t-elle pas sur une fiction analogue?)

En tous cas, dit-il encore, ce principe porte atteinte aux droits les plus importants des belligérants. On ne peut sans doute se refuser à reconnaître la liberté du commerce des neutres; mais le droit de ceux-ci de prendre à bord des marchandises ennemies est certainemeut moindre que le droit des belligérants de saisir ces marchandises; en cas d'un conflit, celui-là doit céder à celui-ci.[1] Enfin, dans

[1] C'est aussi là qu'arrive la théorie de Lampredi dont il a déjà été fait mention. Pour qui se conforme aux vrais principes toutefois, il est impossible de voir dans la question qui nous occupe un conflit de droits. S'il en était ainsi, on ne pourrait chercher la solution dans la subordination du droit le moins important au plus important; car il faudrait pour cela déterminer lequel des deux est le plus important, ce qui ne ferait que soulever une nouvelle difficulté, plus sérieuse encore que la première. Il faudrait faire dépendre le résultat de la possession, de l'exercice commencé. Une fois que le neutre a commencé à faire usage

une généreuse préoccupation des convenances des neutres, Reddie fait observer que ceux-ci ne comprennent pas leurs véritables intérêts en se chargeant du transport de marchandises ennemies. Il leur conviendrait bien mieux de profiter de la guerre pour laisser dépérir et passer entre leurs mains le commerce des belligérants. Il est à regretter que l'exécution de ce conseil d'une haute moralité présente de sérieuses difficultés pratiques.[1]

La question qui nous occupe a été traitée avec beaucoup de détails par Oke Manning. Moins étroit que James Reddie, il arrive au fond à des résultats analogues.[2] Wildmann est le seul publiciste anglais à nous connu qui ait conservé l'indépendance de vues nécessaire pour bien traiter le sujet. Il se borne, sans doute, à quelques remarques fort courtes; mais il déclare expressément qu'il considère l'inviolabilité des biens ennemis sous pavillon neutre comme une règle internationale bien établie, soumise, il est vrai, à d'importantes exceptions.[3] Immédiatement auparavant, il

de son droit de charger des biens ennemis, une fois qu'il a pris de telles marchandises à son bord, atteinte est portée à ses droits par le belligérant qui les lui confisque. Le neutre porterait une atteinte semblable aux droits des belligérants en prenant à son bord pour les couvrir de son pavillon des biens que le belligérant aurait déjà confisqués.

[1] James Reddie, T. I, p. 463—468. Le passage en question est ainsi conçu: „Finally it seems doubtful where this maxime of „free ship free goods" for the adoption of which neutrals have so long struggled, be really, upon the whole, adventageous for themselves. By its adoption they secure the carrying trade of the opposed belligerant, the commerce de frêt, during the war. But upon the return of peace, the belligerant nations cannot maintain its own proper trade or exchange of its own commodities by means of the safe conveyance afforded by neutral vessels under the proposed new rule. And neutrals, upon war breaking out have thus an opportunity of obtaining a considerable share of the proper or peculiar national trade of either belligerent, and the probable prospect of retaining it longer, when once acquired, from the investiment of neutral capital in it, than the mere carging trade."

[2] Oke Manning, p. 203—280.

[3] Wildmann, II, p. 140. Voici le passage en question: „The rules of common law of nations respecting the goods of an ennemy on board the ship of a friend; and the goods of a friend on board the ships of an ennemy, are subject to many exceptions contained in particular treaties." Wildmann continue en citant plusieurs de ses traités.

combat avec énergie l'ancienne coutume française, qui confisquait le navire neutre avec la marchandise ennemie.

Le plus important des publicistes anglais modernes, Robert Phillimore, combat avec un zêle tout particulier le principe que nous défendons.[1] Le troisième volume de son traité souvent cité sur le droit international, dans lequel est contenu ce qui concerne le droit des neutres sur mer, a été rédigé à l'époque de la dernière guerre d'Orient. Phillimore y exprime son regret que l'Angleterre se soit laissé, au moins provisoirement, entraîner par la France à reconnaître que le pavillon couvre la marchandise. A cette déclaration, une seule puissance selon lui avait gagné, la Prusse, dont les vaisseaux prendraient le commerce fait jusque là par les Russes; la Prusse qui n'était restée neutre que pour jouir de cet avantage, et sans cela, aurait cédé aux demandes instantes des puissances occidentales en se joignant à elles. Ceux qui ont de l'histoire de cette époque une connaissance même très-superficielle savent fort bien que les motifs qui ont engagé la Prusse à ne pas prendre part à la guerre n'avaient rien à faire avec les intérêts commerciaux. Mais le caractère anglais est trop pratique pour s'arrêter aux faits, même les plus connus, du moment où ils contrarient ses projets; il les jette par dessus bord comme un lest inutile. Lorsque Phillimore écrivit la préface de son troisième volume, il avait déjà connaissance de la déclaration du 16 Avril 1856. Aussi est-il véritablement courroucé de voir l'Angleterre, qui jusque là n'avait renoncé que provisoirement à son prétendu droit de saisir les biens ennemis sous pavillon neutre, reconnaître une fois pour toutes que le pavillon couvre la marchandise. Son zèle l'entraîne à se demander si l'Angleterre est liée par un principe reconnu, non pas dans un

[1] Phillimore, III, p. 240—297.

traité de paix, mais dans une déclaration spéciale.[1] En effet, les principes du droit maritime international établis par le traité de Paris ont été exprimés, non pas dans le traité de paix même, mais dans une déclaration spéciale; mais ce n'était là qu'une conséquence du fait que les parties contractantes seules prenaient un engagement par le traité de paix, tandis que les principes du droit maritime devaient être reconnus par d'autres puissances encore. Pourquoi d'ailleurs la déclaration solennelle par laquelle les puissances signataires s'engagèrent à respecter certaines règles internationales aurait-elle moins de valeur que le traité? Les deux neutralités armées n'ont-elles pas été conclues d'une manière analogue? Il est évident que les puissances en question ne pourraient sans mauvaise foi refuser la réalisation de promesses consenties librement et après mûre délibération. Espérons que depuis lors le zèle passioné de Phillimore contre la déclaration du 16 Avril 1856 se sera calmé, que ses doutes sur la validité des obligations qu'elle renferme se seront dissipés.

Du reste, Phillimore donne, de la position des biens ennemis à bord d'un vaisseau neutre, un exposé historique détaillé; malheureusement, cet exposé n'est pas toujours impartial, surtout en ce qui concerne la période postérieure à la première neutralité armée de 1780.

[1] Nous donnons les propres expressions de Phillimore, qui se trouvent vol. III, p. X de la préface: „The conduct, and still more the conclusion, of the recent war must always be memorable to the historian or the expounder of international law.

In the former, Great Britain waived, in the latter she abandonned, one of the most certain and highly valued belligerent rights, namely, the right of confiscating enemies' goods found on board neutral vessels.

The mode of abandoning this right was little less remarquable than the abandonment itself. The abandonment of that right was not formally incorporated in the provisions of a treaty, but was stated in a declaration accompanying the treaty, with the objects of which however, it had no natural connection. This anomalous declaration whataver may be its binding effect, was signed by most of the european states, but not by the state the most interested and-next to Great-

Nous ferons le même reproche au compte qu'il rend des opinions des divers publicistes. A son avis, Hübner est digne de tous maux pour avoir le premier introduit dans la théorie le principe de l'inviolabilité des biens ennemis sous pavillon neutre. Les publicistes qui, comme Martens et Klüber, ont plus tard défendu le même point de vue ne sont à ses yeux que des imitateurs de Hübner.[1] Phillimore attache naturellement une grande importance à la déclaration de Lampredi que la règle „le pavillon couvre la marchandise" n'appartient pas au droit positif; que Lampredi exprime le désir de voir ce principe reconnu par toutes les puissances, n'a pour lui pas d'autre valeur que de démontrer que la reconnaissance désirée n'existait pas encore.

Ce principe, du reste, doit avoir été combattu de main de maître, suivant Phillimore, dans un mémoire relatif à la pratique maritime de l'Angleterre écrit en 1758 par le juge des prises Jenkinson, plus tard comte de Liverpool. Pour nous, il nous est impossible de trouver dans ce mémoire autre chose que les opinions déjà souvent réfutées, que Lampredi partageait. Jenkinson explique que le neutre doit se garder de tout ce qui pourrait favoriser les belligérants, tant sur territoire ennemi qu'en pleine mer; le neutre peut seulement protéger les belligérants sur son propre territoire. Mais un vaisseau neutre ne

Britain, — the best acquainted whith the subject the United-States of North-America."

[1] Phillimore, III, p. 246. „The doctrine of later writers such as de Martens and Klüber, is simply a repetition of the positions in Hübner, whitout any additional autority of reason or practice." Nous ne reprocherons pas à Phillimore de ne pas connaître un publiciste allemand, Büsch, qui avant Klüber et Martens, a défendu le même principe avec profondeur et originalité. Mais pourquoi ne mentionne-t-il pas Heffter, dont les ouvrages lui sont connus, comme nous le voyons par des citations faites à propos d'autre chose, et qui développe le point de vue juridique avec bien plus de précision que Hübner? Pourquoi ne dit-il rien des publicistes français modernes qui, comme Hautefeuille et Ortolan, défendent avec profondeur et sagacité le principe qu'il attaque?

saurait être considéré comme une portion du territoire neutre.[1]

Nous avons déjà expliqué que lors même que cette dernière assertion serait exacte, ce que nous n'accordons pas, le principe que le pavillon couvre la marchandise n'en serait pas moins établi en droit international. Du reste, les publicistes anglais qui, avec Phillimore et Jenkinson, interdisent aux vaisseaux neutres le transport de marchandises ennemies, se mettent en contradiction avec eux-mêmes; ils combattent en effet la conséquence rigoureuse tirée logiquement de cette interdiction par l'ancienne pratique française, le droit de confisquer le vaisseau neutre avec les marchandises ennemies. L'opposition qu'ils font à la conclusion montre combien ils sont légers dans l'admission des prémisses.

LES BIENS NEUTRES SOUS PAVILLON ENNEMI.

Les principes relatifs aux biens neutres sous pavillon ennemi ont en beaucoup de points suivi une tout autre route dans leur développement historique que ceux dont il vient d'être question. Déjà le Consulat reconnaît expressément la liberté des biens neutres sous pavillon ennemi. Les propriétaires de la cargaison ont même le droit de s'entendre avec le capteur pour le rachat du navire. Si la chose ne leur convient pas, on conduit navire et cargaison dans le port de destination du capteur. Les propriétaires de la marchandise doivent dans ce cas payer tout le frêt convenu pour le transport projeté, et en outre faire

[1] Phillimore, III, p. 250—344.

effectuer eux-mêmes ce transport s'ils n'y renoncent pas. La même chose arrive si au contraire le rachat s'opère sans que les acheteurs soient en état de payer le prix, ou sans que leur solvabilité soit connue du capteur. Dans le dernier cas, les acheteurs ont le voyage libre.[1]

Les plus grandes autorités de l'ancien droit international, Hugo Grotius,[2] Bynkershoek et Vattel,[3] confirment la coutume du droit commun, telle qu'elle a trouvé son expression dans le Consulat. Bynkershoek ajoute en termes très-énergiques que c'est une absurdité de réclamer le frêt d'une marchandise neutre qui n'est pas rendue à sa destination.[4]

Tout autre est à vrai dire l'ancienne pratique française, exposée dans les ordonnances de 1538, 1543 et 1584. Celles-ci enjoignaient de confisquer même la marchandise française trouvée à bord de vaisseaux neutres. Le même principe est exprimé à l'article 7 du titre IX de l'ordonnance de 1681 en ces termes: „Les marchandises de nos sujets et alliés qui se trouveront dans un navire ennemi seront pareillement de bonne prise“. Valin, dans son commentaire qu'il a écrit sur cette ordonnance, approuve une disposition qui punit un encouragement illégal donné au commerce ennemi. Bien que cet acte ne parle pas de la confiscation de biens neutres à bord de vaisseaux ennemis, Valin prend également ici la défense du principe, il reconnaît aux belligérants le droit de punir les neutres d'un encouragement donné au commerce ennemi au mépris de

[1] Voyez p. 29, note 2.

[2] Grotius, III, cap. VI, § 5. Dans ses *libr. XII histor. Belg.* de 1602 (le *Jus belli et pacis* n'a paru qu'en 1625) il dit pourtant à l'occasion de biens neutres appartenant à des Italiens, qui avaient été saisis par les Hollandais sur des navires portugais: „Illud obscurius an, quae captis in navibus, Italorum bona inveniebantur, in praedam cederent? Res inter equitatem et jus belli media transigendo decisa est.“

[3] Vattel, III, cap. VII, p. 39.

[4] Bynkershoek, *quaest. jur. publ*, cap. 13. Il dit en terminant: „De vecturae pretiis saepe ineptiunt, quibus sanum sinciput non est.“

leurs devoirs de neutralité.[1] Du reste, l'ancienne disposition est confirmée par les réglements de 1704 et 1744, mais passée sous silence dans celui de 1778, resté en vigueur jusqu'au 16 Avril 1856.[2] Le réglement de 1778 dit, il est vrai, que dans tous les points sur lesquels il ne se prononce pas, l'ordonnance de 1681 doit faire loi. Mais cette dernière elle même ne parle pas, nous l'avons vu, des biens neutres sous pavillon ennemi. Les lois intimes françaises ne renferment donc aucune disposition sur ce sujet depuis 1744.[3]

Plusieurs traités en revanche, principalement au XVI[e] et au XVII[e] siècle, ont appliqué le principe des anciennes ordonnances françaises du XVI[e] siècle. Ainsi l'article 13 du traité de 1615 entre l'Espagne et la Hollande, le traité du 16 Avril 1713 entre la Hollande et la France, l'article 23 de la convention de 1624 entre l'Angleterre et le Portugal, l'article 9 de celle de 1778 entre l'Espagne et le Portugal, les articles 9, 11, 12 du traité de 1782 entre la France et le Danemarck. Quelques autres traités encore permettent la confiscation des biens neutres sous pavillon ennemi; mais presque tous font une exception en faveur des marchandises chargées avant la déclaration de guerre.

On a regardé quelquefois le principe „que le navire confisque la cargaison“ comme une conséquence du principe opposé, que „le pavillon couvre la marchandise“. Aussi un assez grand nombre de traités ne séparent-ils pas les deux règles. A l'aphorisme juridique „Navire libre

[1] Valin, *commentaire* etc., livre III, tit. 9. Valin reproduit la même opinion dans son traité des prises, art. 7.

[2] L'application du règlement de 1778 fut suspendue pendant quelque temps à la fin du siècle passé; mais on ne tarda pas à y revenir. (Pistoye et Duverdy, II, p. 344).

[3] Hautefeuille, III, p. 393. Hautefeuille nous paraît être inconséquent lorsqu'il déclare que le règlement de 1778 a rétabli l'ancien principe; ce règlement se réfère expressément à l'ordonnance de 1680, qui, Hautefeuille le reconnaît p. 393, note 2, ne donne aucune prescription relative aux biens neutres sous pavillon ennemi.

biens libres" on a cru pouvoir opposer l'aphorisme inverse: „Navire confiscable, biens confiscables." Un pareil procédé ne rappelle-t-il pas un peu les sophismes qui servent d'exemples dans les manuels de logique à l'usage des écoles?

Nous avons déjà vu que ce qui ne permet pas de saisir les biens ennemis sous pavillon neutre, ce n'est pas un caractère juridique qui leur serait communiqué par le pavillon, mais le fait que la saisie serait une violation des droits des neutres. Aussi ceux qui se sont placés au point de vue cité, purement extérieur, sans prendre en considération la nature propre du droit, n'ont-ils été heureux ni dans la théorie ni dans la pratique.

Les États-Unis se sont montrés disposés à reconnaître, dans des traités avec des puissances isolées, le droit de confisquer les biens neutres sous pavillon ennemi. Mais ce n'était là, ils l'ont clairement et souvent donné à entendre, qu'un moyen d'assurer la liberté des biens ennemis sous pavillon neutre, à laquelle ils ont toujours attaché une importance toute particulière. Nous trouvons ces deux principes énoncés dans leur traités de 1824 avec la Colombie, de 1828 avec le Brésil, de 1825 avec l'Amérique centrale. Dans tous les cas cependant où les traités n'en avaient pas expressément disposé autrement, le Tribunal suprême des États-Unis a toujours ouvertement reconnu que le droit international commun ne permet pas la confiscation des biens neutres et prononcé en conséquence.[1] Wheaton se prononce d'une manière très-positive dans le

[1] Wheaton, *éléments etc.*, II, p. 105—106. Il s'agissait du traité de 1795 entre les États-Unis et l'Espagne qui passe la question sous silence. Le tribunal décida que dans ce cas, vis à vis de l'Espagne, il fallait appliquer le principe en vigueur dans le droit commun, suivant lequel la marchandise neutre sous pavillon ennemi ne pouvait être confisquée. C'est aussi d'après ce principe que l'on décida, bien que l'Espagne, dans sa pratique particulière, applique le principe inverse. Le tribunal estimait que si le gouvernement avait voulu suivre une autre marche vis à vis de l'Espagne, il aurait dû l'en prévenir à l'avance.

même sens; il fait observer en particulier que de la proposition „les vaisseaux libres font les marchandises libres," proposition que du reste il n'accorde pas, on ne peut nullement déduire comme une conséquence nécessaire que „les vaisseaux ennemis font les marchandises ennemies".[1] S'il pouvait rester encore un doute sur la manière de voir des Américains, il serait complétement dissipé par la note adressée le 28 Avril 1854 au gouvernement anglais par le secrétaire d'État des Affaires étrangères.[2] Elle contient la reconnaissance expresse et officielle, comme une loi bien établie en droit commun international, du principe reconnu par le gouvernement anglais dans sa déclaration du 28 Mars 1854. Aussi le reproche souvent fait aux Américains de ne pas reconnaître la liberté des biens neutres sous pavillon ennemi, ne nous paraît-il pas fondé. Nous avons déjà fait observer qu'il résulte de la note de Mr Seward du 24 Avril 1861 qu'ils sont jusque dans la guerre actuelle restés fidèles au principe exprimé par la note du 28 Avril 1854.

L'Angleterre en particulier ne s'est jamais refusée à exempter de la confiscation les propriétés neutres trouvées à bord de vaisseaux marchands ennemis. L'usage de cette puissance ne permet même au capteur de réclamer le frêt que lorsque la marchandise a été rendue à sa destination;[3] il permet d'autre part, par une restriction tout arbitraire, la confiscation des biens neutres trouvés à bord des vais-

[1] Wheaton, II, p. 104 et 105.

[2] Nous y lisons: „The exemption of the property of neutrals, not contraband, from seizure and confiscation, when laden on board of enemys wessels, is a right now generally recognized by the laws of nations. The president is pleased to perceive from the declaration of her Britannic Majesty that the cause to be pursued by her cruisers will not bring it into question in the present war." (Nr. 103 des *Ex. documents* 33. *Congress Session*, 10 Mai 1854).

[3] Robinson, *reports*, IV, 278. Ce principe est également défendu par les publicistes anglais, entre autres par Wildmann, II, p. 138.

seaux de guerre ennemis, tandis qu'en pareil cas, même les tribunaux américains ont décidé en faveur de la liberté. Sir William Scott a appliqué la coutume de son pays dans un cas qui se trouvait précisément au bénéfice d'une décision favorable d'une cour américaine.[1]

Suivant le réglement des prises espagnol de 1779, qui est en vigueur encore aujourd'hui, le navire confisque la cargaison; les législations d'autres pays en revanche appliquent le principe contraire. C'est ainsi que nous lisons dans le code de droit commun prussien, I[re] partie, titre 9, p. 213. „Les propriétés des alliés ou des neutres, trouvées à bord de vaisseaux ennemis ne doivent pas être retenues.“ Si donc l'usage exprimé par le Consulat, qui oblige de respecter les biens neutres sous pavillon ennemi, n'a pas toujours été appliqué au XVII[e] et au XVIII[e] siècle, il n'en est pas moins resté la règle générale, que l'Angleterre même n'a pû se refuser à reconnaître.

La première et la seconde neutralité n'avaient pas d'autre but que de prendre la défense d'un certain nombre de principes internationaux généralement reconnus par les autres puissances, mais dont l'Angleterre refusait l'application. La liberté des biens neutres sous pavillon ennemi ne se trouvait pas dans ce cas; elle était reconnue par l'Angleterre; il était donc naturel qu'elle ne fût pas comprise dans le programme des neutralités; nous ne la trouvons pas non plus, par le même motif, dans la convention de 1801 entre l'Angleterre et la Russie, qui reniait une fois encore la liberté des biens ennemis sous pavillon neutre, reconnue pourtant par les deux neutralités. La chambre des Pairs anglaise qui, d'accord avec le gouvernement, répondit aux cinq principes posés par la seconde neutralité en en posant cinq autres qui étaient l'expression de la pratique jusque là suivie par la Grande-Bretagne n'a pas

[1] Voyez pour plus amples détails Wheaton, l. c. p. 191 et 192.

eu à cette occasion à se prononcer sur un point sur lequel leur pays était d'accord avec la Russie.[1]

Dans un tel état de choses, nous sommes étonnés que Hautefeuille, zélé partisan de la liberté des biens neutres sous pavillon ennemi, se plaigne de ce que cette liberté n'est pas reconnue par le droit coutumier moderne.[2] Hautefeuille[2] fait observer que cette liberté est une conséquence nécessaire des principes juridiques généralement reconnus, de telle sorte qu'aucun publiciste moderne n'a cru devoir s'arrêter à le prouver.[3] Mais il ajoute: „Les éléments constitutifs du droit secondaire, la plupart des traités solennels et l'usage ont adopté le système contraire; ils considèrent comme ennemi et par conséquent comme confiscable tout ce qui se trouve à bord d'un navire ennemi. Les lois intérieures des nations, lois qui n'ont légitimement aucune valeur internationale, mais qui cependant, il faut bien le reconnaître, sont beaucoup plus souvent exécutées que les préceptes du droit divin, ont adopté le même système.“

Ortolan[4] arrive en somme au même résultat; il résulte toutefois de l'exposé très-détaillé et très-soigneux qu'il donne du développement historique du principe en question au XVIIe et au XVIIIe siècle, que le nombre des traités dans lesquels la vieille règle consacrant la liberté des biens neutres sous pavillon ennemi a été reconnue, n'est pas sans importance.

Ces deux écrivains paraissent avoir été l'un et l'autre induits en erreur par la pratique française, peu favorable,

[1] Wheaton, *histoire,* p. 323.

[2] Nous avons déjà fait observer que Wheaton est de notre avis. Klüber, également conteste § 302 que, au XVIIe et au XVIIIe siècle, le principe vaisseau libre marchandise libre „ait entraîné comme conséquence le principe vaisseau confiscable marchandise confiscable.“ Jouffroy p. 198, se prononce très-clairement dans le même sens que Wheaton et Klüber.

[3] Hautefeuille, III, p. 425.

[4] Ortolan, II, p. 122—160.

on le sait, à la liberté des biens neutres sous pavillon ennemi au XVII[e] et au XVIII[e] siècle, voire même au commencement de celui-ci. L'application faite par la France dans la dernière guerre d'Orient du principe opposé, le seul juste suivant Ortolan également, n'est pour ce publiciste qu'une concession temporairement accordée à l'Angleterre, en échange en quelque sorte du principe „le pavillon couvre la marchandise" que la Grande-Bretagne à la même occasion avait promis de respecter.

La déclaration du 16 Avril 1856 a rendu toute sa valeur à l'ancienne règle du Consulat, compromise, il est vrai, depuis le XVII[e] siècle par les hésitations de la pratique. Les États-Unis, restés en dehors de cette déclaration en ont cependant, sur le point qui nous occupe, reconnu et appliqué le principe dans la guerre actuelle. La même conduite a été tenue par les deux grandes puissances allemandes et le Danemarck dans leur dernière guerre. [1]

Il nous reste encore à donner à notre principe une base proprement juridique. La question est si simple que depuis Bynkershoek, à l'exception des défenseurs de la pratique française, Valin et Pothier (dans son *Traité de la propriété*), aucun publiciste n'a cru devoir élever des doutes sur la solution.

Nous avons en effet ici une simple conséquence du septième commandement: „Tu ne déroberas point". La puissance belligérante n'a sur la propriété neutre pas plus de droits en temps de guerre qu'en temps de paix. La propriété neutre doit être respectée en temps de guerre comme toute propriété en temps de paix.

[1] Nous retrouvons le principe en question exprimé dans tous les règlements publiés au début de la guerre par les puissances belligérantes; en particulier dans l'article 6 du règlement prussien du 12 Mars 1864, dans l'article 6 du règlement autrichien du 5 Mars 1864, dans l'article 6 du règlement danois du 15 Février 1864.

La présence de cette propriété à bord d'un vaisseau ennemi ne peut rien changer à sa nature, ne peut donner lieu à une peine pour le sujet neutre; car le droit international garantit à celui-ci la liberté de commercer avec les ennemis, partant aussi la liberté de lui confier le transport de ses marchandises. L'imprudence qu'il aura commise peut-être en se servant d'un vaisseau ennemi est déjà, comme le fait observer Bynkershoek, suffisamment punie par les désagréments résultants de la confiscation du navire. D'autre part, Hugo Grotius [1] a raison de dire que lors de la confiscation d'un vaisseau ennemi, on doit présumer que la marchandise appartient également à l'ennemi; de telle sorte que, si un neutre en réclame la propriété, il doit fournir la preuve qu'elle lui appartient réellement.

On est donc bien au clair sur la face juridique de la question; aussi a-t-on lieu d'être étonné que tant de traités des XVII[e] et XVIII[e] siècles aient permis la confiscation des biens neutres sous pavillon ennemi. On a été entraîné dans cette direction, d'abord par le désir de simplifier le droit et la procédure des prises; on croyait atteindre ce résultat en faisant dépendre la nationalité de la marchandise uniquement de la nationalité du navire au bord duquel elle se trouvait. A cela est venu se joindre, comme le fait observer Cauchy, la considération que les neutres sont rarement dans la nécessité d'employer pour leurs transports les bâtiments d'une puissance belligérante. Aussi les puissances étaient-elles volontiers disposées à sacrifier la liberté des biens neutres sous pavillon ennemi pour s'assurer celle, bien plus importante pour elles, des biens ennemis sous pavillon neutre. [2] On a également souvent opposé au principe „Bâtiment confiscable, marchandise libre"

[1] Grotius, liv. III, chap. I, § 5, 4, dans la note.
[2] Cauchy, liv II, p. 179.

la crainte que les belligérants ne pussent être tentés de soustraire leurs marchandises à la confiscation par une neutralisation factice. Ortolan et Lampredi accordent beaucoup d'importance à ce point. Hautefeuille fait observer que lors même que cette appréhension serait fondée, elle ne suffirait pas à justifier une violation des droits incontestables des neutres; il ajoute que le danger n'est pas aussi grand qu'on le croit, puisque le neutre réclamant doit fournir la preuve que la marchandise est bien à lui, doit à cet effet présenter les papiers émanant des gouvernements neutres. Si ces pièces se trouvaient être fausses, ce serait un casus belli du belligérant lésé contre le neutre qui lui aurait fait tort.[1] Du reste, il n'arrivera que fort rarement que les gouvernements neutres prêtent la main à des faux de ce genre, de telle sorte que l'on peut dire que l'objection est sans importance, aussi bien au point de vue juridique qu'au point de vue pratique.

LE DROIT DE CABOTAGE ET LA RÈGLE DE 1756.

Il nous reste à parler de deux formes du commerce neutre, sur lesquelles les questions relatives à la liberté des biens neutres sous pavillon ennemi ou des biens ennemis sous pavillon neutre exercent une grande influence. Ce sont le commerce de cabotage et le commerce qui a donné lieu à la règle de 1756, dont il a déjà été question dans les Préliminaires.[2] Ces deux commerces sont-ils permis aux neutres? La résolution de ce problème dépend, comme

[1] Hautefeuille, III, p. 415.
[2] P. 36

l'a déjà fait remarquer Phillimore, de la réponse à une autre question. Les belligérants ont-ils le droit de permettre aux sujets neutres en temps de guerre un commerce qu'ils leur interdisent en temps de paix?[1] Phillimore ne répond pas à cette dernière question. Il reconnaît la règle de 1756, parce que les principales autorités anglaises et américaines s'accordent à la reconnaître, ce qu'ils ne font pas pour le commerce de cabotage. Sur ce dernier point nous le verrons, Phillimore suit plutôt l'opinion des Américains; il permet le commerce des côtes tant qu'il n'est pas en contravention avec le principe défendu, nous l'avons vu, par les publicistes anglais, qui soumet à la confiscation les biens ennemis sous pavillon neutre.[2]

Le commerce de cabotage est en temps de paix défendu d'ordinaire à tous les étrangers.[3] Toutes les puissances ont trouvé conforme à leurs intérêts de réserver dans la règle à leurs sujets le commerce de l'un à l'autre de leurs ports et le long de leurs côtes; leur souveraineté et leur indépendance les autorise à charger les étrangers de ces deux branches de transport. Il nous reste à examiner si dans certaines circonstances particulières et spécialement en temps de guerre, la nation qui s'était réservé ce commerce pour elle seule peut le permettre aux sujets d'une ou plusieurs puissances neutres.

Hautefeuille fait observer que le souverain qui a le droit de défendre certain commerce sur son territoire a également le droit de le permettre. Ce serait donc porter atteinte à sa liberté que de réclamer contre l'abolition des restrictions en question. Par là se trouverait condamnée

[1] Phillimore, III, p. 298.

[2] Cette divergence de vues de la part de Phillimore entre le droit de cabotage et la règle de 1756 n'est cependant qu'apparente, comme nous allons le voir. Il finit en effet par accorder que la défense de faire le commerce avec les colonies ennemies ne peut s'étendre pour les neutres qu'au trafic de marchandises ennemies.

[3] Kaltenborn, *Seerecht,* II, p. 426.

la prétention de l'Angleterre d'interdire aux belligérants d'abandonner aux neutres le commerce de cabotage sur leurs côtes.

Oke Manning et sur son autorité, Phillimore, disent que ce sont les Hollandais qui, les premiers, en 1674, ont prétendu que les Anglais restés neutres dans la guerre entre la France et les Provinces-Unies, n'avaient pas le droit d'opérer le transport des marchandises entre les ports français; les Hollandais ne croyaient pas devoir s'arrêter devant la règle que „le pavillon couvre la marchandise" reconnue dans le traité entre l'Angleterre et la Hollande. Les Anglais répondirent que ce traité les autorisait à profiter des concessions qui leur étaient faites par la France; les Hollandais, sur cette réponse, auraient renoncé à leurs prétentions.[1] Dès lors le droit de faire comme neutres le commerce de cabotage entre des ports ennemis a été reconnu expressément dans une série de traités. Nous citons celui de 1675 entre l'Angleterre et la Hollande, ceux de 1676 et 1679 entre la Hollande et l'Espagne, le traité d'Utrecht,[2] le traité de 1715 entre la Hollande et la Russie, celui de 1725 entre l'empire allemand et l'Espagne, celui de 1795 entre l'Espagne et les États-Unis. Dans quelques autres traités au contraire, ce commerce est défendu; dans ceux par exemple de 1691 entre l'Angleterre et le Danemarck, de 1762 entre la Prusse et la

[1] Oke Maning, p. 198. Phillimore, III, p. 309.

[2] Nous lisons dans l'article 17 du traité d'Utrecht, conclu le 11 Avril 1713 entre l'Angleterre et la France: „Il sera permis à tous les sujets du Roi très-chrétien et de la Reine de la Grande-Bretagne de naviguer avec leurs vaisseaux en toute sûreté et liberté de quelque port que ce soit dans les lieux qui sont déjà ou qui seront ci-après en guerre avec le Roi très-chrétien ou avec la Reine de la Grande-Bretagne. Il sera aussi permis aux dits sujets de naviguer et de négocier avec leurs vaisseaux et marchandises avec la même liberté et sûreté des lieux, ports et endroits appartenant aux ennemis des deux parties ou de l'une d'elles sans être aucunement inquiétés ni troublés, et d'aller directement, non-seulement des dits lieux ennemis à un lieu neutre mais encore d'un lieu ennemi à un autre lieu ennemi, soit qu'ils soient sous la domination d'un même ou de différents princes."

Suède, de 1801 entre l'Angleterre et la Russie. L'interdiction contenue dans ce dernier était dirigée contre le principe contraire exprimé dans les deux neutralités.

La liberté du cabotage entre les ports ennemis avait été reconnue aux neutres dans la neutralité de 1780; le motif déterminant avait été ici comme ailleurs le désir de s'opposer aux prétentions exorbitantes de l'Angleterre. Cette puissance avait en 1756, pendant sa guerre avec la France, considéré comme interlope le commerce de cabotage entre les ports français fait par les puissances qui n'avaient ni le droit de faire le commerce en temps de paix, ni reçu pour cela un privilège spécial de l'Angleterre.[1] Lorsque des neutres „non-privilégiés“ étaient saisis faisant ce commerce, on admettait une praesumptio juris et de jure que les biens chargés appartenaient à l'ennemi. Dans son *Discours sur la conduite du Gouvernement de la Grande-Bretagne,* publié à Londres en 1757, Jenkinson entreprend de défendre la pratique de sa patrie. Il dit que la guerre ne doit pas être pour les neutres une source de profits au détriment des belligérants.[2] Hautefeuille cite de ce discours quelques passages, entre autres les suivants: „Si vous pensez que votre commerce doit être libre, ce droit ne vous est aucunement dénié; mais si sous ce déguisement, vous entendez introduire la liberté dans le commerce de l'ennemi, quelle politique ou quelle justice peut l'exiger? Que peuvent désirer de plus les nations neutres que de rester au milieu des ravages de la guerre, dans les circonstances heureuses que leur avait procurées la tranquillité de la paix? Mais peut-il résulter quelque droit de l'empressement que vous mettez à profiter de l'occasion que vous offre la guerre pour vous créer une autre espèce de trafic, dont vous n'avez pas joui en temps de paix et que

[1] Wheaton, *histoire,* p. 157.

[2] Hautefeuille, II, p. 282. Le cabotage a en Jouffroy, p. 190 et ss. un ennemi presque aussi acharné que Jenkinson.

la nécessité oblige l'une des parties à vous accorder, au détriment, peut-être même pour la ruine de l'autre? Si ce droit était admis, il serait de l'intérêt de tous les états commerçants de semer les dissensions parmi leurs voisins, les querelles d'autrui seraient une moisson pour eux; ils recueilleraient de la richesse et de la puissance des contestations d'autrui."

Les phrases ci-dessus seraient assurément mieux à leur place dans un roman sentimental que dans un mémoire sur un problème important de jurisprudence internationale. C'est dans l'intérêt des neutres, pour ne pas troubler leur paix idyllique, que Jenkinson leur demande de renoncer au trafic de cabotage entre les ports ennemis, qui les transporterait au milieu des „ravages de la guerre". Abstraction faite de ce touchant intérêt pour la paix et le repos des neutres, Jenkinson se préoccupe également beaucoup du sort des belligérants, auxquels le commerce de cabotage en question pourrait faire le plus grand mal, dont il pourrait même amener la ruine. Cette dernière affirmation n'a pas besoin d'être réfutée; mais elle montre sur quelle faible base repose la pratique anglaise, puisqu'un jurisconsulte de la force de Jenkinson ne peut pas trouver de meilleur argument pour la défendre.

Le cabotage des neutres entre les ports des belligérants, lorsqu'il n'est pas en contravention avec les règles de la contrebande, est un acte des plus inoffensifs, et qui ne constitue nullement une immixtion à la guerre. Si le commerce des neutres est libre, ce genre de commerce doit être libre également, du moment où la nation belligérante le permet sur son territoire. Phillimore reconnaît aussi ce principe: il tombe d'accord avec le juge des prises américain Story pour refuser aux belligérants le droit de défendre aux neutres le trafic de cabotage le long des côtes de l'ennemi, tant que les marchandises qui font l'objet de ce trafic sont une propriété neutre. Le cabotage

avec des biens ennemis n'est pas permis à ses yeux, par ce qu'il ne reconnaît pas que le pavillon couvre la marchandise.[1]

La pratique moderne de l'Angleterre est d'accord avec la théorie de Phillimore. La controverse relative au droit des belligérants d'interdire aux neutres le cabotage le long des côtes de l'ennemi s'est transformée en une controverse sur le droit de confisquer la propriété ennemie sous pavillon neutre. C'est pour cela que la stipulation, insérée dans plusieurs traités, de „naviguer librement de port en port et sur les côtes des nations en guerre" n'a pas toujours été considérée comme comprenant le transport de cabotage de biens ennemis sur bâtiments neutres.[2]. Lorsque ce fait se présentait, les Anglais se croyaient en droit de confisquer la cargaison, et de refuser au navire le payement du frêt lorsqu'aucun traité ne les obligeait à le payer.[3]

L'Angleterre a adhéré à la déclaration du 16 Avril 1856; elle a reconnu par ce fait la liberté des biens ennemis sous pavillon neutre, elle est obligée par là à reconnaître le droit des neutres à faire le commerce de cabotage avec des biens ennemis; au point de vue juridique, il ne peut y avoir de doute sur ce sujet. L'Angleterre restera-t-elle fidèle à la déclaration? en appliquera-t-elle les conséquences dans la pratique? C'est ce que l'avenir nous apprendra. Toutefois, la politique maritime suivie jusqu'ici par cette puissance est de nature à nous donner des inquiétudes.

Pendant la guerre de 1756 entre la France et l'Angleterre, cette dernière puissance ne se borna pas à interdire le cabotage aux neutres; elle prétendit encore que ceux-ci ne devaient pas faire en temps de guerre avec les colonies des belligérants le commerce que la métropole

[1] Phillimore, III, p. 310 et 311.
[2] Kaltenborn, II, p. 426.
[3] Robinson, *reports*, II, p. 101, dans la note.

leur interdisait en temps de paix. Les publicistes anglais désignent ce principe sous le nom de „the rule of the war of 1756 or of the seven years war"; elle est généralement connue sous le nom de „règle de 1756". Les vaisseaux qui faisaient infraction à cette règle étaient saisis avec la cargaison et condamnés. L'Angleterre justifiait sa conduite d'abord en prétendant, nous l'avons vu, que les devoirs de la neutralité ne permettaient pas aux neutres d'entretenir en temps de guerre avec les belligérants des relations commerciales qu'ils ne pourraient entretenir en temps de paix; à ce premier argument elle en ajoutait un second, disant que les vaisseaux neutres autorisés à faire le commerce avec les colonies ennemies étaient devenus par adoption des vaisseaux ennemis.[1] L'arbitraire d'un tel point de vue est évident; le seul moyen un peu sérieux de soutenir les prétentions anglaises aurait été l'application de la pratique anglaise, qui permet de confisquer les biens ennemis sous pavillon neutre.

On a dit également que le commerce avec les colonies ne devait pas être permis en temps de guerre plus qu'en temps de paix, parce que la naissance d'une guerre entre deux puissances ne devait pas donner aux neutres de nouveaux droits; la neutralité en effet est la continuation de l'état de paix. A cette assertion, Hautefeuille répond qu'il ne s'agit point ici de l'acquisition de nouveaux droits, mais seulement de l'extension de droits existants. Chaque nation a en temps de paix le droit d'accepter ou de refuser les relations commerciales qui lui sont offertes par d'autres nations; à ce droit, l'ouverture des hostilités ne change rien pour les neutres; ceux-ci peuvent donc lui donner pendant la guerre toutes les extensions qui auraient été permises en temps de paix. Chaque nation peut en temps de paix entrer en relations avec les colonies d'une

[1] Wheaton, *histoire*, p. 157.

autre nation si celle-ci le lui permet; les neutres peuvent agir de même en temps de guerre. C'est ce que devraient comprendre au moins ceux qui appuient sur l'idée que la neutralité est la continuation de l'état de paix, auquel rien n'est changé pour les neutres.[1]

A l'exception de l'Angleterre et des États-Unis, toutes les puissances ont appliqué dans leur pratique le principe favorable aux neutres; la France en particulier mérite, comme le fait observer Ortolan, une mention spéciale sous ce rapport.[2] En 1801, l'Angleterre permit aux neutres d'amener dans ses ports des grains dont elle manquait; en temps de paix, elle défendait ce trafic à toutes les nations. Fidèle à son principe, la France ne fit rien pour empêcher les neutres de profiter de ce nouveau droit. Dans la question du commerce avec les colonies, il faut, comme le fait oberver avec raison Hautefeuille, suivre la même marche que l'on a suivie dans le cas que nous venons de citer.[3]

Il est étrange que le plus ardent défenseur des droits des neutres au XVIII[e] siècle, le Danois Hübner, ait dans un ouvrage paru en 1758 *de la saisie des bâtiments neutres* pris sous certains rapports la défense de la règle de 1756. Il veut restreindre le commerce des neutres avec les colonies aux articles qui n'appartiennent pas à ce qu'il appelle la contrebande relative; il défend expressément, entre autres, d'amener des vivres de quelle sorte que ce soit. „La seule partie du commerce des neutres“, dit-il, „qui paraît quant à sa légitimité sujette à quelque incertitude, c'est celui que les états en guerre leur permettent quelquefois de faire avec leurs colonies. Ce qui pourrait faire envisager ce commerce comme illicite, contraire à la neutra-

[1] Hautefeuille, II, p. 288 et 289.
[2] Ortolan, II, p. 121.
[3] Hautefeuille, II, p. 285.

lité, et ayant un rapport immédiat et direct avec la guerre, c'est que les mêmes peuples neutres ne le font jamais et n'osent le faire en temps de paix; qu'il ne leur est ouvert qu'en temps de guerre et à cause de la guerre et qu'enfin au rétablissement de la paix, ils en sont de rechef exclus; de telle sorte que le commerce des sujets d'un souverain neutre avec les colonies d'un état qui est en guerre, paraît être un objet du droit rigoureux de la guerre. Cependant, je ne vois pas pourquoi les sociétés souveraines qui sont neutres devraient se refuser un bénéfice considérable qui se présente, pourvu qu'elles s'abstiennent de fournir à ces colonies aucune denrée prohibée pendant la guerre. Si outre cela elles ont soin de n'y point apporter de provisions, par où j'entends des denrées de première et de seconde nécessité, qui en temps de guerre équivalent pleinement et au delà à la contrebande de guerre proprement ainsi nommée; alors il est évident que les peuples neutres peuvent légitiment faire ce commerce parceque la principale cause qui le leur a fait ouvrir pour le temps de guerre n'aurait point l'effet que l'on aurait voulu qu'elle produisit.“ [1]

Cette manière de voir est obscure et arbitraire. Une fois que les neutres ont, comme le reconnaît Hübner, le droit de profiter de la permission de la métropole et de faire le commerce avec les colonies d'une puissance belligérante, ce commerce ne peut être soumis à d'autres restrictions que celles généralement établies en droit international. On ne peut donc interdire aux neutres que le commerce avec les articles de contrebande, dont il ne faut pas grossir la liste pour ce cas spécial. Du reste, la théorie de Hübner sur le point qui nous occupe est une conséquence de sa théorie sur la contrebande, assez obscure comme nous l'avons vu.[2]

[1] Hübner, I, chap. 4, § 6.
[2] Voyez p. 90.

La règle de 1756 a été déclarée contraire aux principes internationaux par tous les publicistes modernes de quelque réputation en France et en Allemagne. C'est le cas, nous l'avons vu, de Hautefeuille, et d'une manière indirecte au moins, d'Ortolan.[1] Kaltenborn est très-prononcé sur ce point;[2] Heffter fait observer que cette mesure ne s'explique que par le caractère particulier de la guerre de mer, dirigée principalemment contre la propriété privée et le commerce des sujets ennemis. Du reste, Heffter condamne à maintes reprises cette „sévère mesure"; il ne peut y avoir de doute sur sa manière de voir à ce sujet; il fait oberver toutefois que la pratique anglaise, défavorable aux neutres, n'a pas encore été, de la part des autres puissances maritimes, l'objet d'une opposition générale.[3]

Pendant la guerre de 1756, l'Angleterre n'interdisit aux neutres que le commerce des articles coloniaux ennemis; pendant le guerre de l'indépendance de l'Amérique, elle ne fit pas usage de cette défense. Ce n'est que dans sa lutte contre la France révolutionaire qu'elle chercha à remettre en vigueur son ancien principe; elle voulut même lui donner une extension plus grande, cherchant à comprendre dans la prohibition les marchandises neutres.[4] Wheaton combat formellement cette extension et dit: „Le principe de la règle fut soutenu fréquemment par Sir W.

[1] Ortolan, II, p. 119 et ss.

[2] Kaltenborn, II, p. 426 et 427.

[3] Heffter, p. 297 et 298.

[4] Wheaton, *histoire*, p. 158. Toutefois, dans son *europäisches Seerecht*, II, p. 428, Kaltenborn raconte les faits suivants. L'Angleterre aurait, déjà dans une instruction du 8 Janvrier 1794 et favorable aux États-Unis, posé en réglé que l'on ne devait saisir que les vaisseaux qui se rendaient, des colonies ennemies et chargés des produits de ces colonies, dans un port européen; l'instruction du 29 Juin 1803 aurait été plus indulgente encore; elle aurait restreint la confiscation aux navires qui se rendaient avec leur cargaison d'articles coloniaux directement vers un port européen situé en dehors de l'Angleterre ou du pays d'origine du navire.

Scott dans ses jugements souverains à la haute cour d'amirauté et dans les écrits d'autres savants publicistes anglais. Mais le caractère de leurs raisonnements fut adroitement contesté par les différents hommes d'état américains et faillit procurer l'acquiescement des puissances neutres à cette prohibition de leur commerce avec les colonies de l'ennemi."[1] Le juge des prises américain Story se prononce avec la même sévérité sur l'extension de la règle; Phillimore adopte son point de vue, et dit que cette mesure, dans sa forme primitive, ne s'explique que comme une défense de faire le commerce avec des marchandises ennemies.[2] L'opinion de Phillimore est, nous l'avons vu, une conséquence du principe posé par cet écrivain que la propriété ennemie est confiscable sous pavillon neutre. Mais ce principe même est une inconséquence chez un publiciste qui admet, comme il le fait, que les neutres peuvent faire en temps de guerre tous les genres de commerce qui leur sont permis en temps de paix. Dans tous les cas où, comme cela avait généralement lieu jusque dans les derniers temps,[3] une puissance défend aux autres nations en temps de paix tout commerce avec ses colonies; la conséquence logique du principe posé

[1] Wheaton, *éléments*, II, p. 171.

[2] Phillimore, III, p. 310 et 311. La déclaration déjà mentionnée de l'américain Story se trouve dans *Life and Letters of Joseph Story*; elle est, suivant Phillimore, conçue en ces termes: „My own private opinion certainly is that the coasting trad of nation, in its strict caracter, is so exclusively a national trade that neutrals can never be permitted to engage in it during war, without being affected whith the penalty of confiscation. The British have injustly extended the doctrine to cases where a neutral has traded between ports of the enemy, with a cargo taken in at a neutral country. I am as clearly satisfied that the colonial trade between the mother country and the colony, where that trade is thrown open merely in war is liable in most instances to the same penalty. But the British have extended this doctrine to all intercourse whit the colony, even from or to a neutral country, and herein it seems to me they have abused the rule. This at present appears to me to be the proper limits of the rule, as to the colonial and coasting trade, and the rule of 1756, as it was at that time applied seems to me well founded, but is late extension is reprehensible."

[3] Kaltenborn, II, p. 427.

par les Anglais, entre autres par Phillimore est qu'en temps de guerre tout commerce avec ces colonies doit être interdit aux neutres. L'exception faite en faveur des marchandises neutres est une reconnaissance indirecte de la fausseté du point de départ.

Le système colonial de la plupart des pays, entre autres de l'Angleterre, a subi dans les derniers temps de profondes modifications; les restrictions exclusives ont considérablement diminué; aussi la règle de 1756 a-t-elle perdu presque toute son importance.[1] En outre, l'adhésion de l'Angleterre à la déclaration du 16 Avril 1856, à la liberté des biens ennemis sous pavillon neutre, rendra bien difficile à l'avenir à cette puissance le retour à ses anciens errements et à la règle de 1756.

[1] Ortolan, II, p. 122.

CHAPITRE QUATRIÈME.

LE DROIT DE VISITE.

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES ET HISTORIQUES.

Les restrictions internationales imposées à la navigation des neutres seraient illusoires si les belligérants n'avaient pas le droit de prendre certaines mesures destinées à les faire respecter. Aussi le droit international a-t-il dû depuis longtemps préciser ces mesures; le commerce neutre est le premier interessé à ce que des formalités bien déterminées rendent tout arbitraire impossible.

Nous ne prétendons point que le droit international ait relativement à cette partie formelle, fait tout ce qu'il y a à faire; il a toutefois déjà fait reconnaître et appliquer plusieurs principes importants; l'Angleterre, qui plus qu'aucune autre puissance s'était opposée à toute régularisation dans le domaine qui nous occupe, s'est vue depuis le commencement de ce siècle contrainte à faire des concessions, sur plusieurs points au moins. Jusqu'ici cependant on n'a fait que les premiers pas; il reste beaucoup

à améliorer, beaucoup à refondre complétement. L'organisation actuelle des tribunaux des prises laisse en particulier beaucoup à désirer.

Une application équitable et modérée peut rendre tolérables des restrictions très-fortes; l'application arbitraire, illimitée de restrictions insignifiantes en apparence peut opprimer, écraser tout à fait ceux qui en sont l'objet. C'est là ce que nous ne devons pas perdre de vue si nous ne voulons pas voir les progrès faits dans ces derniers temps relativement au droit des neutres complétement compromis, peut-être même remplacés par un recul. Nous nous occuperons d'abord du droit de visiter les vaisseaux neutres, ensuite du droit de saisie en cas de contravention, enfin du jugement des prises.

Le droit de visite est d'origine très-ancienne; il est déjà mentionné par le Consulat, le document le plus authentique des anciennes coutumes. De même que les plus anciens règlements maritimes de France et d'Angleterre, le Consulat considère ce droit comme un incident au droit de saisir et de confisquer lee biens de l'ennemi et la contrebande de guerre. L'intention des anciens règlements français a passé dans l'*Ordonnance de la Marine* de Louis XIV de 1681, où nous lisons: „Tout vaisseau sera de bonne prise en cas de résistance et de combat.“ [1]

Ce n'est toutefois que depuis le XVIIe siècle que ce droit a pris une forme précise et bien accusée. Dans les temps antérieurs, on a vu des cas où les neutres l'ont refusé aux belligérants. Hugo Grotius cite un exemple remarquable; du temps de la Reine Elisabeth, pendant la guerre entre l'Espagne et l'Angleterre, les Français se refusèrent absolument à laisser visiter par les Anglais ceux de leurs vaisseaux qui faisaient voile pour l'Espagne; ils craignaient que la visite ne fût un prétexte pour gêner

[1] Wheaton, *histoire*, p. 92.

leur commerce. Grotius dit à cette occasion; „Galli vero post pacem Verbinianam cum Hispano factam, Elisabetha Angliae regina, in bello perstante, rogati ab Anglis, ut naves gallicas in Hispaniam euntes excutere liceret, ne quis forte bellicus apparatus occultaretur, concedere ne hoc quidem voluere, dicentes obtentum rapinis et commerciis turbandis quaeri.“ [1]

Bynkershoek mentionne ce droit au moins une fois expressément dans ses ouvrages relatifs au droit public. Il résulte en outre du titre du quatorzième chapitre du premier livre de ses *Quaestiones juris publici,* titre conçu en ces termes: „De hostium rebus, in amicorum navibus repertis“, que la possibilité d'appliquer le droit de visite n'avait pour lui aucune espèce de doute. Dans le corps du chapitre même, il dit: „Sin agas, me non recte occupare res hostiles in navi amica, nisi prius occupem navim amicam, atque ita vim faciam rei amici, ut deprehendam rem hostis, idque non magis licere quam hostes nostros aggredi in amici portu, vel depraedari in territorio amici, velim animadvertas, eatenus utique licitum esse amicam navem sistere, ut non ex fallaci forte aplustri, sed ex ipsis instrumentis, in navi repertis, constet, navem amicam esse.“

Une grande importance doit être donnée à la déclaration faite à ce sujet par Vattel, en ces termes: „On ne peut empêcher le transport des effets de contrebande, si l'on ne visite pas les vaisseaux neutres que l'on rencontre en mer. On est donc en droit de les visiter. Aujourd'hui, un vaisseau neutre qui refuserait de souffrir la visite se ferait condamner par cela seul comme étant de bonne prise.“ [2]

Wheaton fait observer avec raison que ce passage ne doit pas être considéré seulement comme l'expression de

[1] Grotius, III, cap. 1, § 5, note 4.
[2] Vattel, III, § 114.

l'opinion de Vattel, mais aussi comme un témoignage de cet écrivain sur l'état de choses alors existant.[1]

Après Vattel, cette opinion s'est conservée dans la pratique et dans la théorie, l'opposition qui y a été faite au nom d'un point de vue trop abstrait n'a compté que fort peu de représentants, dont la voix reste sans portée en face de la pratique générale et du suffrage des publicistes du plus grand renom. Même Hübner, le plus zélé champion des droits des neutres, comme l'appelle avec raison Scott à propos d'une sentence relative au vaisseau suédois „Maria", ne met pas ce droit en question; il cherche même à le défendre au point de vue du droit naturel. Voici ce qu'il dit à cette occasion: „Pour pouvoir faire en sorte que les navires des nations neutres ne soient pas confondus avec ceux des ennemis et traités hostilement et sur le même pied qu'eux, il faut nécessairement les connaître et pouvoir les distinguer sûrement d'avec ces derniers. Or, cette distinction ne pouvant se faire qu'au moyen d'une visite convenable, il s'en suit que les nations belligérantes ont le droit de visiter convenablement, à cet effet, les bâtiments neutres. Si les navires ne portaient jamais que le pavillon de leurs nations respectives, il serait bien moins nécessaire d'accorder ce droit aux peuples qui sont en guerre, au moins les bornes en seraient beaucoup plus étroites. Mais comme il y a longtemps que la politique des navigateurs a imaginé d'arborer des pavillons étrangers pour se déguiser ou pour se soustraire aux dangers qui les menacent, cette enseigne est devenue fort trompeuse et ne peut plus servir comme une marque certaine et suffisante de l'état auquel appartient le bâtiment."[2]

[1] Wheaton, *droit international*, p. 187.

[2] Hübner, *de la saisie des bâtiments neutres*, deuxième partie, chap. I, § 3.

Le même point de vue a été admis par les écrivains qui se sont rangés au système de Hübner, système très-favorable aux neutres, bien que parfois, nous l'avons vu, obscur et arbitraire. Citons entre autres un publiciste déjà mentionné, Ehrenreich de Behmer et l'ouvrage qu'il publia en 1771 à Hambourg sous le titre: ***Observations du droit de la nature et des gens touchant la capture et la détention des vaisseaux et des effets neutres.***

Si le droit de visite en lui-même tel que le comprend Hübner, n'a, abstraction faite de deux écrivains, pas soulevé d'opposition marquante, il n'en a pas été de même des bornes et du mode d'exécution que lui a assignées ce publiciste. Sur ces points, l'opinion de Hübner a été combattue en particulier par Hautefeuille et Rayneval dont nous exposerons les théories avec plus de détail dans le paragraphe qui suit. Hautefeuille veut que la visite se borne en tous cas à l'examen des papiers du navire. Rayneval réclame, au moins dans les mers territoriales des belligérants, outre l'inspection des papiers, là visite effective du navire.

Les deux seuls publicistes à nous connus qui refusent de connaître le droit de visite, amenés à ce résultat par un point de départ faux et tiré du droit naturel, sont le Danois Bornemann et l'avocat hambourgeois Meno Pöhls. Bornemann a publié sur ce sujet à Copenhague en 1801 un ouvrage qui a été traduit en allemand par C. E. Primon. Il y démontre que le droit de visite, étant une atteinte au droit des neutres, n'a pas de base dans le droit naturel, bien qu'on ne puisse se refuser à accorder qu'il est reconnu par le droit positif.[1] Bornemann accorde qu'on doit empêcher les neutres d'amener des munitions de guerre aux

[1] Le titre complet du livre est conçu comme suit: „Bornemann, *over de brugelige visitation of Skibe og convoyen*, Kopenhagen, 1801. La traduction de C. E. Primon a pour titre: *Ueber die gebräuchliche Visitation der neutralen Schiffe und über Convoi.*

belligérants. Mais il veut que cela se fasse d'une manière qui ne gêne en rien la libre navigation. A cette fin, il propose de faire visiter les navires avant qu'ils quittent le port de départ neutre. Pour cela, il faudrait avoir dans chaque port neutre des commissions spéciales, composées d'un représentant de chacune des puissances belligérantes et d'autant de membres qu'il plairait au souverain neutre de leur adjoindre. Lorsque la commission s'est assurée que la cargaison du vaisseau en partance ne renferme pas de contrebande, elle lui donnerait une lettre de passe qui devrait être représentée au port d'arrivée. Aussitôt le laisser-passer accordé, le vaisseau doit partir. S'il ne le peut pas, il doit en donner avis à la commission, qui le fait surveiller jusqu'au moment où il quitte le port.[1]

Les avantages de cette embarrassante procédure seraient insignifiants. Le vaisseau de guerre belligérant qui rencontrerait un vaisseau portant un pavillon neutre n'aurait aucune garantie, ni de la neutralité réelle, ni de la non-existence de contrebande à bord de ce bâtiment. Pour s'assurer de ces deux points, le vaisseau belligérant devrait arrêter le vaisseau neutre et exiger l'exhibition de son laissez-passer; mais c'est justement là ce que Bornemann ne veut pas. Les belligérants n'auraient, si une pareille théorie était appliquée, aucun moyen d'empêcher le vaisseau neutre qui sortirait d'un port sans laissez-passer, de porter de la contrebaude aux ennemis.

Meno Pöhls raisonne de la même manière; toutefois, il ne s'approprie pas les propositions impratiques de Bornemann. A l'objection que, le droit de visite aboli, tous les vaisseaux belligérants se mettront à porter un pavillon neutre, Meno Pöhls répond que cette considération ne justifie pas l'application d'un droit qui n'existe pas. La visite en usage est un fait, mais nullement un droit. Pöhls

[1] Bornemann, dans la traduction de C. E. Primon, p. 215 à 234.

poursuit en disant: „Ce n'est que dans le cas où le neutre viole les devoirs de la stricte neutralité que le belligérant acquiert un droit contre lui, le droit de le traiter en ennemi; mais c'est au belligérant à prouver au neutre qu'il a pris la position d'un ennemi; le belligérant ne peut pas exiger du neutre qu'il se justifie, qu'il prouve qu'il a bien rempli ses devoirs.“

Le droit de visite ne porte aucune atteinte à la souveraineté et à l'indépendance des neutres; la chose est reconnue, contrairement à l'opinion de Pöhls et de Bornemann, par les plus ardents défenseurs des droits des neutres. L'Italien Galiani fait l'observation suivante: „Le navigateur ne pouvant rester tranquille, dans le doute sur les intentions des vaisseaux qu'il voit rôder autour de lui, on ne peut lui contester le droit de s'enquérir qui ils sont. La visite n'est donc pas un acte de supériorité ou de juridiction; c'est seulement un droit de défense naturelle ou de précaution.“ [1] Hautefeuille se prononce dans le même sens en ces termes: „En effet la visite ne s'exerce pas sur un navire neutre, mais sur un navire inconnu; le croiseur qui monte sur le bâtiment rencontré ne met pas le pied sur le territoire inviolable d'une nation souveraine, indépendante et amie, mais seulement sur un territoire dont le souverain est inconnu. Il monte sur ce navire, il entre sur ce territoire pour reconnaître s'ils sont neutres, s'ils sont inviolables; et dès qu'il a connaissance de la vérité du fait, il doit se retirer. La visite pour remplir ce premier but de son institution ne donne donc lieu à aucune violation du territoire, ne porte donc aucune atteinte à l'indépendance du peuple neutre propriétaire du bâtiment visité.“ Hautefeuille poursuit en disant que le droit de visite a encore un second but; il doit déterminer

[1] Galiani, *dei doveri dei principi neutrali verso i principi guerreggianti*, I, cap. 10, § 5

si le navire visité, dans le cas où il serait destiné pour un navire ennemi n'a pas de contrebande à bord; il fait à cette occasion une remarque qui n'est pas dépourvue de finesse: „Pour apprécier la visite avec justesse, il ne faut pas perdre de vue que cette seconde partie a pour but réel de s'assurerde la neutralité du navire. Il est neutre par la nation; le fait est déjà constaté; il s'agit de constater s'il est neutre aussi par sa conduite, s'il ne s'est pas rangé volontairement sous la bannière ennemie, en s'associant aux actes de guerre susceptibles de lui faire perdre sa qualité. Considéré à ce point de vue que je crois le seul vrai, l'objection tombe complétement.“ [1]

Le droit de visite et les détails qui le concernent ont aussi été reconnus par un grand nombre de traités. Ces traités sont indiqués par Nau, *Völkerseerecht*, § 163, par Martens, *essai concernant les armateurs*, § 21, par Hautefeuille, III, p. 451. Le droit de visite se trouve par là d'autant mieux confirmé qu'il n'y a pas un seul traité qui l'ait mis en doute. [2] Ce serait une grosse erreur de dé-

[1] Hautefeuille, III, p. 444 et 445.

[2] Suivant en cela l'exemple de Klüber, § 292, quelques publicistes ont prétendu que le traité du 23 Août 1742 entre le Danemarck et la France assurait aux parties une navigation libre de toute visite. Ces écrivains paraissent avoir été induits en erreur par l'article 20 de ce traité, qui assure aux vaisseaux des puissanees contractantes une navigation aussi sûre et aussi libre en temps de paix qu'en temps de guerre „sans qu'en allant ou en revenant il puisse leur être apporté aucun trouble ou empêchement; on en excepte néanmoins le cas où le port dans lequel ils voudraient entrer serait actuellement assiégé ou bloqué du côté de la mer.“

Mais il résulte de l'article 22 que l'article 20 ne porte aucune atteinte au droit de visite. Nous y lisons: „Si des navires marchands de France rencontrent des navires de guerre danois, soit du sérenissime Roi de Danemarck ou d'armateurs particuliers, ses sujets, qui auront armé par sa permission, et réciproquement si des navires marchands de Danemarck rencontrent des navires français, soit du sérenissime Roi très-chrétien ou d'armateurs particuliers, ses sujets, qui auront armé par sa permission, les navires de guerre n'approcheront pas de plus près les navires marchands que de la portée du canon, mais envoyeront dans leur chaloupe à bord des navires marchands deux ou trois hommes seulement, à qui le patron ou maître du navire marchand montrera les passeports en la manière et forme ordinaire par lesquelles il puisse

duire du fait que les traités mentionnent le droit de visite, que ce droit n'est pas fondé en droit international commun et ne peut être établi que par des conventions spéciales. Le but des conventions était seulement de confirmer d'une manière générale un droit déjà existant, d'en déterminer les détails, de mettre fin aux controverses y relatives. Le droit international n'a jamais vu s'élever un doute sur le droit des belligérants d'interdire aux neutres le commerce d'articles de contrebande; ce droit toutefois a été, par les motifs mentionnés, exprimé dans plusieurs traités. Il y a beaucoup d'autres cas, dans le droit public et privé, dans lesquels on emploie certaines formes pour confirmer un droit déjà complétement établi. C'est ainsi qu'on voit souvent en Allemagne, au XVIe siècle surtout, les familles illustres faire confirmer par l'empereur leurs contrats de famille, dont leur autonomie assure la validité et que les romanistes eux-mêmes n'ont jamais contestés. Elles le faisaient pour plus de sûreté bien que cela fût au fonds bien superflu.[1]

Dans cet état de choses, il faut pour le point qui nous occupe donner complétement raison à Sir W. Scott, lorsque dans une sentence qui a fait dans le temps beaucoup de bruit, relative au vaisseau suédois „Maria", il dit: „Le droit de recherche est également clair en pratique, car la pratique est uniforme et universelle sur ce point. Les nombreux traités européens qui se rapportent à ce droit s'y rapportent comme droit préexistant et simplement pour en régler l'exercice. Tous les écrivains sur le droit des gens le reconnaissent à l'unanimité."[2]

apparoir en termes exprès non seulement de sa charge mais aussi du lieu de sa demeure et résidence, et du nom tant du maître ou patron que du navire même, afin que par ce moyen on puisse connaître s'il se transporte quelque marchandise de contrebande." On peut lire le traité dans Wenck, *codex juris gentium recentissimi*, I, p. 591—639.

[1] Pütter, dans son essai sous le titre: *Ob reichsständige Erbverträge ohne kaiserliche Bestätigung gelten?*

[2] Robinson, *reports*, vol. I, p. 340.

Dans les derniers temps, le droit de visite n'a subi aucune restriction. Les deux neutralités armées n'y ont porté aucune atteinte, non plus que la déclaration du 16 Avril 1856. Aucune puissance n'a protesté dans les temps modernes contre l'exercice de ce droit. Aussi bien pendant la guerre actuelle d'Amérique que pendant la dernière guerre entre les deux grandes puissances allemandes et le Danemarck, il a été appliqué sans opposition; les règlements déjà souvent mentionnés, publiés par les trois dernières puissances à l'occasion de la guerre, renferment des instructions détaillées sur cette application.

Y A-T-IL UN DROIT DE VISITE EN TEMPS DE PAIX?

A côté du droit de visite en temps de guerre, bien établi en droit international comme nous venons de le voir, quelques publicistes anglais ont réclamé un droit de visite en temps de paix, destiné à établir en pleine mer la nationalité des vaisseaux marchands. Ce droit ne rentre à vrai dire pas dans le sujet de cet ouvrage, le droit des neutres sur mer. Pour être complets toutefois, nous étudierons de ce côté aussi l'institution de la visite.

L'un des plus ardents champions de ce droit est Phillimore; il y voit un des moyens les plus efficaces de détruire les pirates, ces „hostes generis humani.“ Le droit de visite en temps de guerre „right of visit and search“ se distingue du droit de visite en temps de paix „right of visit“ ou „right of approach“ en ce que ce dernier se borne à l'inspection des papiers, nécessaire à la détermi-

nation de la nationalité du navire, mais ne s'étend pas comme le premier à l'inspection du navire même.[1] Suivant Phillimore, ce droit aurait déjà trouvé un défenseur en Bynkershoek; ce publiciste en aurait parlé occasionellement, dans le court passage déjà cité du 14e chapitre de ses „*Quaestiones juris publici.*" Il résulte toutefois de l'ensemble de ce passage que Bynkershoek n'y a en vue que le droit de visite en temps de guerre; il emploie entre autres l'expression de „navis amica" qui chez lui signifie toujours „navire neutre." Phillimore cite encore à l'appui de son opinion un passage de Pistoye et Duverdy; mais il ne nous paraît pas être plus heureux qu'avec la première autorité. Ces deux publicistes disent avec raison: „Tout navire neutre qui en temps de paix navigue armé sans pièces de bord s'expose à être traité comme pirate."[2] Mais ils ne songent nullement à accorder aux vaisseaux de guerre le droit de visiter en temps de paix en pleine mer les vaisseaux marchands qui naviguent sous pavillon étranger et d'exiger l'exhibition de leurs pièces de bord. Cette prétention, soutenue encore par quelques autres publicistes anglais, est en revanche énergiquement combattue par les Allemands et les Français; elle n'a pas obtenu non plus la sanction de la pratique. Voici ce que dit à ce sujet Kaltenborn: „Aucun état n'a de droit en temps de paix contre les vaisseaux étrangers naviguant en pleine mer; il faut excepter naturellement les cas dans lesquels un état aurait expressément accordé à un autre état un tel droit sur ses vaisseaux, ainsi que les cas de légitime défense contre une attaque injuste ou de dommage in-

[1] Phillimore, III, p. 417 et 418. „It is quite true that the right of visit and search is a strictly belligerent right. But the right of visite in time of peace, for the purpose of ascertaining the nationality of a vessel, is a part, indeed, but a very small part, of the belligerent right of visit and search."

[2] Pistoye et Duverdy, I, p. 416.

justement causé.“ Kaltenborn ajoute que même ce droit de légitime défense n'est exercé que dans les cas de nécessité absolue par les vaisseaux marchands; ceux-ci, lorsqu'il leur est fait tort, se contentent d'ordinaire de protester et laissent le soin de leur procurer satisfaction aux organes de leur état.[1] Hautefeuille parle dans le même sens: „La nature même de la visite, son origine, les deux buts uniques de sa création par la loi secondaire, prouvent d'une manière évidente que c'est un pouvoir concédé au belligérant pour l'exercice de son droit de guerre, qui ne peut par conséquent exister que pendant la guerre. En temps de paix en effet, il n'y a pour aucun navigateur nécessité de reconnaître le navire qu'il rencontre à la haute mer, il n'y a nul intérêt à savoir si le pavillon qu'il porte est sincère ou simulé.“ [2]

Il s'entend de soi et il n'est nullement incompatible avec la manière de voir de Hautefeuille que chaque navire conserve intact en temps de paix et en haute mer son droit de légitime défense contre les vaisseaux étrangers. Il en résulte qu'il est permis de prendre des mesures même en temps de paix contre les vaisseaux étrangers qui donnent lieu au soupçon de piraterie. C'est ce que fait observer avec raison Ortolan.[3] Mais ce fait ne suffit pas à établir un droit général de visite en temps de paix. Aussi Ortolan rend-il les commandants des navires responsables des conséquences de mesures prises sans motifs suffisants.

Si le droit de visite en temps de paix n'est reconnu par aucun principe général du droit international, il peut sans inconvénients être établi par des traités spéciaux. C'est ce qui a eu lieu dans ce siècle par une série de

[1] Kaltenborn, *Seerecht,* II, p. 350.
[2] Hautefeuille, III, p. 476.
[3] Ortolan, II, p. 258.

conventions conclues par l'Angleterre en vue de supprimer la traite des noirs. Nous citerons en particulier le traité du 22 Janvier 1815 entre l'Angleterre et le Portugal; ceux de 1817 et 1836 entre l'Angleterre et l'Espagne; ceux du 4 Mai 1818, du 31 Décembre 1823 et du 5 Janvrier 1823 entre l'Angleterre et la Hollande; du 6 Novembre 1824 entre l'Angleterre et la Suède; du 30 Novembre 1831 et du 22 Mars 1833 entre l'Angleterre et la France. A ces deux derniers traités, plusieurs autres puissances se joignirent plus tard. Le 25 Décembre 1841, l'Autriche, l'Angleterre, la Prusse et la Russie conclurent en vue de l'abolition de la traite un traité qui fut ratifié le 19 Février 1842, mais auquel la France ne se joignit pas. Cette dernière puissance, en revanche, conclut le 29 Mai 1845 avec l'Angleterre un nouveau traité destiné à remplacer ceux de 1831 et 1833. Le traité de 1845 se distingue des autres traités mentionnés en ce que celui-là stipule un simple droit de visite sur les vaisseaux marchands des deux puissances, tandis que les autres permettent une inspection du navire même, un droit de visite et de recherche.[1]

Nous reconnaissons avec Hautefeuille que de telles conventions peuvent facilement donner lieu à des abus, et que d'ailleurs ces conventions n'ont pas mis fin à l'escla-

[1] L'article 8 du traité du 29 Mai 1845 est ainsi conçu: „Attendu que l'expérience a fait voir que la traite des noirs, dans les parages où elle est habituellement exercée, est souvent accompagnée de faits de piraterie dangereux pour la tranquillité des mers et la sécurité de tous les pavillons; considérant en même temps que, si le pavillon porté par un navire est, prima facie, le signe de la nationalité de ce navire, cette présomption ne saurait être suffisante pour interdire dans tous les cas de procéder à la vérification; puisque s'il en était autrement, tous les pavillons pourraient être exposés à des abus en servant à couvrir la piraterie, la traite des noirs ou tout autre commerce illicite: afin de prévenir toute difficulté dans l'exercice de la présente convention, il est convenu que des instructions fondées sur les principes du droit des gens et la pratique constante des nations maritimes seront adressées au commandant des escadres et des stations françaises et anglaises sur la côte d'Afrique." (Hautefeuille, III, p. 480 et 481).

vage. Hautefeuille toutefois ne nous semble pas apprécier à leur juste valeur les services que ces conventions ont rendus pour la suppression d'un commerce contraire, Hautefeuille l'accorde, à toutes les lois de l'humanité. En tous cas, l'affirmation de Hautefeuille suivant laquelle un souverain ne serait pas autorisé à accorder en temps de paix à un autre souverain le droit de visite sur les navires de ses sujets est en contradiction ouverte avec tous les principes du droit international positif et naturel.[1] En revanche, la prétention de l'Angleterre à exercer, sans y être autorisée par une convention avec le souverain de la nation à laquelle ils appartiennent, le droit de visite contre des navires étrangers pour s'assurer qu'ils ne font pas la traite et dans ce cas les punir en conséquence; une pareille prétention est une atteinte évidente portée à la souveraineté.[2] Une pareille prétention amena, entre l'Angleterre et les États-Unis d'Amérique, de graves complications auxquelles mit fin le traité de Washington du 8 Août 1842. Les États-Unis ayant protesté contre le droit de visite sur leurs vaisseaux que s'était arrogé l'Angleterre, Lord Aberdeen répondit à cette protestation que trois motifs l'obligeaient à faire usage de ce droit. Il en avait besoin, d'abord pour s'assurer que des vaisseaux anglais ne se servaient pas du pavillon américain pour faire la traite impunément; pour s'assurer secondement que ce stratagème n'était pas employé par les vaisseaux de l'une ou l'autre des nations qui avaient accordé à l'Angleterre le droit de visite; enfin pour pouvoir sévir contre les pirates, aux-

[1] Hautefeuille, III, p. 481.

[2] C'est ce que l'Angleterre a fait à l'égard de bâtiments brésiliens, traduits, le 8 Août 1845, par un acte du Parlement, devant la cour de l'Amirauté anglaise comme coupables d'avoir fait la traite. Le gouvernement brésilien protesta à juste titre contre un pareil procédé, contraire à tous les principes de justice et humiliant pour le Brésil. (Kaltenborn, II, p. 352).

quels aucune nation ne doit accorder la protection de son pavillon.

L'Angleterre se vit obligée de faire droit aux justes réclamations des États-Unis. Bien loin d'accorder le droit de visite réclamé, le traité conclu en 1842 stipule que les deux puissances contractantes entretiendront chacune sur la côte de l'Afrique un nombre de navires suffisant pour visiter les vaisseaux marchands de même nation et faire cesser de la sorte la traite dans leurs marines respectives. On décida seulement que lorsque le commandant de l'une des deux escadres en exprimerait le désir, le commandant de l'autre escadre devrait lui porter secours. C'est ainsi que l'Angleterre renonça à son prétendu droit de visiter les navires faisant voile sous pavillon américain.[1]

ETENDUE ET MODE D'APPLICATION DU DROIT DE VISITE.

Le but du droit de visite est d'abord d'établir la nationalité réelle d'un vaisseau qui navigue sous pavillon neutre; il arrive souvent en effet que des vaisseaux ennemis arborent des pavillons neutres. Voici ce que dit Hautefeuille à ce sujet: „Si le signe de la nationalité avait toujours été respecté, si la loyauté, la sincérité du pavillon avait continué à exister, je suis convaincu que jamais la loi maritime n'eût reconnu les visites. Malheureusement il n'en a pas été ainsi; depuis un temps presque immémorial, on a admis que le commandant d'un navire de

[1] Voyez pour plus de détails Phillimore, III, p. 420 et suiv.

guerre, que le capitaine d'un navire de commerce pouvaient naviguer sous tel pavillon qu'il lui convenait de prendre; et le plus souvent en temps de guerre, les bâtiments belligérants portent des enseignes trompeuses; les uns pour plus facilement échapper à leurs ennemis, les autres pour tâcher de surprendre des navires plus faibles qu'eux." [1]

En outre, la visite a aussi pour but de s'assurer de la non-existence à bord d'articles de contrebande, tels que munitions de guerre, troupes ou dépêches destinées pour les ennemis. Sous ce rapport l'exercice du droit ne dépend pas, comme l'admet à tort Hautefeuille, du port de destination du navire. Il s'agit au contraire de déterminer d'une manière générale si le vaisseau neutre devait, directement ou indirectement et où que se trouvent d'ailleurs les forces ennemies, faire parvenir les articles de contrebande à l'ennemi. [2]

La visite doit se borner à déterminer ces deux points; on ne peut pas, comme Bynkershoek a l'air de l'admettre, la faire servir arbitrairement à d'autres buts. [3] Il ne faut pas oublier que ce droit n'est qu'une exception à la règle générale suivant laquelle nul ne peut, sans la permission du propriétaire, s'arroger un droit sur la propriété d'autrui; ce jus singulare du belligérant doit être inter-

[1] Hautefeuille, III, p. 433.

[2] Voir p. 119. Plusieurs traités et ordonnances exigent encore que le vaisseau n'ait été ni construit par l'ennemi ni possédé par lui pendant la guerre, les cas exceptés où il lui aurait été enlevé et aurait été adjugé comme bonne prise au vendeur. On exige encore que tous les employés supérieurs et les deux-tiers, quelquefois même les trois-quarts des matelots, soient sujets de l'état neutre. L'article 17 du traité de commerce de 1818 entre la Prusse et le Danemarck exige que le capitaine et la moitié au moins de l'équipage soient natifs du pays auquel appartient le navire. (Klüber, § 294). De telles dispositions, qui ne sont pas reconnues par le droit commun, ne peuvent être introduites par de simples ordonnances. Mais une fois qu'elles sont introduites par un traité, on peut s'assurer par la visite qu'elles sont bien remplies.

[3] Bynkershoek, *quaest. jur. publ.*, I, cap. 14.

prété strictement. Le droit de visite n'est donc nullement un droit qui ait sa justification en lui-même; il n'est qu'un moyen de s'assurer que les neutres remplissent bien leurs devoirs. Suivant les usages généraux du droit international, ne sont autorisés à faire la visite que les vaisseaux de guerre belligérants et les corsaires munis de lettres de marque régulières, en tant que la déclaration du 16 Avril 1856 laisse encore subsister l'usage de corsaires.

L'application doit se faire de manière à gêner le moins possible les navires qui en sont l'objet. La procédure est, dans les traits généraux au moins, celle qui a été déterminée dans l'article 17 de la paix des Pyrénées, conclue en 1659 entre la France et l'Espagne.[1] Les dispositions de cette convention sur l'objet qui nous occupe ont été adoptées non-seulement par la plupart des traités,[2] mais encore par la pratique. Ni les deux neutralités, ni la déclaration du 16 Avril 1856 ne se sont prononcées sur la procédure du droit de visite. Il est probable que ce silence est dû au fait que ce point n'offrait ni en théorie ni en pratique matière à controverse.

L'intention d'opérer la visite doit être annoncée par le vaisseau belligérant d'abord par un coup de canon à poudre. Souvent aussi, on se contente de hisser un pavillon et d'appeler. Après ce premier signe, connu sous les noms de coup d'assurance ou de semonce, le vaisseau neutre est tenu de s'arrêter; à défaut, le vaisseau belligé-

[1] Du Mont, *corps diplom.*, T. VI, 2me partie, p. 264.

[2] C'est ce que font les traités d'Utrecht et la plupart des traités du XVIIIe et du XIXe siècle. Ainsi l'article 15 du traité de 1788 et 1789 entre la Prusse et l'Amérique; l'art. 31 de celui de 1786, entre la France et l'Angleterre; l'art. 20 de celui de 1787 entre la Russie et la Sicile; l'art. 25 de celui de 1787 entre la Russie et le Portugal; l'art. 18 de celui de 1795 entre l'Amérique et l'Espagne; l'art. 19 du traité de 1800 entre l'Amérique et la France; l'art. 12 de celui de 1816, ratifié en 1818, entre l'Amérique et la Suède; l'art. 19 de celui de 1818 entre la Prusse et le Danemarck,

rant peut lui tirer dessus un coup à boulet.[1] On envoie une chaloupe avec un petit nombre d'hommes, dans la règle avec plusieurs officiers chargés d'opérer la visite, et l'on examine les papiers de bord. Souvent aussi le capitaine du navire visitant se borne à faire venir à son bord le capitaine du navire visité avec ses papiers.[2]

Certains papiers ont une importance particulière, aussi sont-ils spécialement désignés dans la plupart des traités. Ce sont:

Les passeports et les certificats d'origine du navire et de la cargaison.

Les connaissements et les charte-parties.

Le rôle de l'équipage.

Le journal de navire.

Du reste, il s'agit ici moins de preuves subtiles que de la conviction morale que le vaisseau visité n'use pas de stratagème en se faisant passer pour un neutre. On ne peut donc, sauf convention contraire et les cas exceptés où il y a lieu de soupçonner un détournement ou quelque autre fraude, attacher grande importance au manque de l'un ou l'autre de ces papiers. Autrefois, on était sous ce rapport plus sévère, aujourd'hui encore, la pratique anglaise a conservé quelque chose de l'ancienne rigueur.[3] En re-

[1] Suivant certains traités, le vaisseau visitant doit pouvoir s'approcher du vaisseau visité jusqu'à la distance d'une portée de canon; suivant d'autres, il doit se tenir encor plus éloigné; d'autres enfin ne précisent pas la distance. Ortolan (II, p 256), dit que l'on voit bien que les deux premières dispositions n'ont pas été établies par des hommes de la pratique. La distance à laquelle le vaisseau visitant doit s'approcher dépend avant tout des vents et des vagues; en tous cas, cette distance doit être telle qu'elle permette au vaisseau de guerre de tenir en respect le vaisseau marchand, sur lequel planent des soupçons jusqu'à l'achèvement de la visite. On ne peut donc qu'approuver la réserve de la plupart des traités modernes qui renoncent à déterminer la distance.

[2] Lampredi, *del Commercio* etc., I, § 12. Schmelzing, *Grundriſs des practischen europäischen Völkerrechts*, § 539.

[3] Martens, *essai concernant les armateurs*, § 21.

vanche, la pratique internationale en général et la pratique française en particulier se sont prononcées en faveur du principe plus indulgent que nous avons exposé. La voie suivie en ce point par la pratique française est due en grande partie aux réquisitoires équitables et généreux du fameux juge des prises Portalis. On admet donc généralement qu'il suffit que l'on puisse, des papiers exhibés, déduire suivant les règles ordinaires du droit, la nationalité du navire et le caractère de la cargaison.[1]

Une perquisition réelle du navire ne doit avoir lieu que lorsque les papiers ou la conduite de l'équipage autorisent à avoir des soupçons. En dehors de là, on se borne à l'examen des papiers.

Du reste les vaisseaux particuliers seuls sont soumis à la visite; les navires de guerre neutres en sont exempts. Il faut seulement que le caractère de navire de guerre soit bien évident. Le pavillon de guerre ne suffit pas à l'établir. En 1782, une contestation s'éleva à ce sujet entre le Danemarck et l'Espagne à l'occasion de la corvette *St. Jean.*[2] Il arrive quelquefois, nous l'avons dit, que des vaisseaux belligérants se servent d'un pavillon neutre pour tromper leurs adversaires. Dans ces cas-là, il y a pour s'assurer de la nationalité réelle d'un vaisseau de guerre, un autre moyen que la visite. Lorsque deux navires se rencontrent en pleine mer, celui qui désire connaître la nationalité de l'autre hisse son pavillon et tire en même temps un coup de canon à poudre. Suivant les usages maritimes, le capitaine donne par ce coup de canon sa parole d'honneur que le pavillon hissé est bien le véritable. Le vaisseau „interrogé“ est alors obligé de hisser son pavillon, en donnant à son tour par un coup de canon la garantie de la parole d'honneur. Vis à vis des capi-

[1] Heffter, p. 302.
[2] Klüber, § 294.

taines marchands, on n'a pas de garantie suffisante de la sincérité de cette parole d'honneur toute conventionelle; aussi le droit de visite est-il justifié à leur égard; il est nécessaire pour lever tout doute sur la nationalité du navire. La sincérité de la parole d'honneur de l'officier commandant un bâtiment de guerre interrogé par le procédé que nous venons de relater ne doit en revanche pas être mise en doute; celui qui la donnerait à faux serait par là déshonoré et mis dans l'impossibilité de rester au service d'aucune puissance. C'est donc un principe international bien reconnu et bien établi que les vaisseaux de guerre neutres ne sont pas soumis à la visite et qu'il n'y a pas lieu de craindre qu'ils fassent le commerce de contrebande. [1] D'autres bâtiments appartenant à l'état, ceux par exemple qui font le service de la poste, sont traités à l'égal de vaisseaux de guerre, dès qu'ils sont commandés par un officier. Toutefois, comme il peut arriver que de tels vaisseaux se chargent du transport d'articles de contrebande, il est à désirer que l'on puisse demander au commandant d'assurer sur son honneur que le vaisseau ne porte pas d'objets prohibés, en particulier pas de dépêches ennemies.

La visite des vaisseaux de commerce neutres n'est pas permise dans les eaux territoriales de puissances amies ou neutres, pas même dans celles des alliés, lorsque ceux-ci n'en ont pas donné l'autorisation expresse ou tacite. Les prises faites en contravention à ces dispositions doivent être sur la réquisition de l'état dont le territoire a été violé restituées à qui de droit. [2] La visite ne peut donc avoir lieu que

1° dans les mers territoriales soumises à la souveraineté du belligérant.

[1] Hautefeuille, III, p. 438 et 439.

[2] Jacobsen, *Seerecht*, p. 584 et 585.

2° dans les mers territoriales ennemies et dans la haute mer.

Il ne manque pas de publicistes qui mettent en question le droit d'opérer une visite effective. Ils prétendent que l'examen des papiers de bord doit suffire en tous cas et que, lorsqu'il n'en ressort pas que le navire est ennemi malgré le pavillon neutre, ou qu'il porte des articles de contrebande, le vaisseau doit pouvoir continuer librement sa route sans autres recherches. Cette opinion est vivement défendue en particulier par Hautefeuile; celui-ci prétend qu'on ne devrait jamais pouvoir visiter l'intérieur du navire pour s'assurer de la non-existence de contrebande à bord. „Ces mesures iniques“, poursuit-il, „qui commencent au moment même où se termine le pouvoir du belligérant, cette extension donnée aux droits du croiseur par les puissances intéressées à d'aussi graves abus, je les appelle les recherches et les soupçons. On comprend combien elles sont onéreuses aux peuples pacifiques; elles attaquent non seulement leur prospérité commerciale, mais encore leur liberté, leur indépendance. Elles n'ont rien de commun avec la visite. Le droit international permet, autorise la visite; mais il défend, il prohibe les recherches et les soupçons.“ [1]

Hautefeuille est ici dans l'erreur; non seulement le droit international positif, mais encore tous les publicistes de quelque importance, Hautefeuille et Rayneval seuls exceptés, permettent „ces recherches et ces soupçons“ pour employer les expressions de l'auteur précité; ils les permettent complétement toutes les fois que les papiers de bord donnent lieu à certaines suppositions. La falsification des papiers de bord pour déguiser l'existence de marchandises prohibées est notoirement aussi fréquente que l'emploi d'un faux pavillon pour donner le change sur la natio-

[1] Hautefeuille, II, p. 428 et ss.

nalité du navire. Si la possibilité de l'une de ces fraudes autorise l'examen des papiers de bord, la possibilité de l'autre autorise la recherche effective du moment où les papiers justifient un soupçon. Mettre en question le droit de recherche, c'est se placer au point de vue incorrect de Pöhls et de Bornemann relativement au droit de visite. Que l'exercice de ce droit de recherche, que nous désignons ainsi par opposition au droit de visite borné à la simple inspection du navire, ait exposé les neutres à des vexations, c'est ce que nous ne mettons pas en question; mais il n'y a guère de droit auquel on ne puisse faire un reproche semblable. La légitimité de la recherche n'en peut nullement être diminuée, d'autant moins que la nécessité en est appuyée à la fois par la pratique et par le suffrage presque unanime des représentants de la science. Nous pouvons opposer aux raisonnements de Hautefeuille les paroles de l'un de ses compatriotes à qui ses efforts éclairés pour restreindre les maux de la guerre au nom du christianisme et de l'humanité n'ont point fait oublier les nécessités de la pratique. Ortolan expose que l'étendue du droit de visite dépend des soupçons auxquels le navire a donné lieu. Si les papiers sont bien en ordre, on pourra se borner à leur inspection. „Et cependant", poursuit Ortolan, „il peut y avoir des circonstances qui donnent au visiteur des soupçons fondés sur la légitimité des documents qui lui sont présentés. Personne n'ignore que, malgré les règlements et malgré la surveillance des gouvernements, la vente de faux papiers de mer est organisée et pratiquée en temps de guerre. Les navires marchands ennemis ont souvent à bord plusieurs expéditions fausses, destinées à cacher leur véritable caractère et ils se servent des unes ou des autres suivant l'occasion. .... La coutume internationale autorise cette extension donnée dans certains cas à la visite. D'après cette coutume, si malgré la teneur des lettres de mer, il y a des

doutes fondés sur l'authenticité ou la sincérité de ces lettres, le visiteur peut faire des recherches plus exactes. Il ne peut, conformément à la défense formelle d'un grand nombre de traités, rompre ni ouvrir lui-même les écoutilles, encore moins les ballots, collis etc. qu'il soupçonne renfermer des marchandises sujettes à confiscation; mais il peut les faire ouvrir par les gens du navire visité." [1]

Dans un autre point sur lequel il cherche à combattre Hautefeuille, Ortolan est moins heureux. Hautefeuille trouve convenable que les corsaires ne soient autorisés à exercer le droit de visite qu'après avoir prouvé au navire à visiter qu'ils sont en possession de lettres de marque régulières. Une pareille exigence est parfaitement fondée; le fonctionnaire lui-même, lorsque dans l'exercice de ses fonctions son caractère officiel est l'objet d'un doute, et n'est garanti ni par le lieu où le fonctionnaire se trouve ni par l'uniforme qu'il porte, est tenu de le justifier. Il est impossible de donner une grande importance à l'objection faite par Ortolan qu'on ne saurait obliger le corsaire à confier à chaque visite sa lettre de marque au pilote chargé de la visite. Quoiqu'il en soit, la déclaration du 16 Avril 1856 a enlevé à la question une grande partie de son intérêt pratique. [2]

[1] Ortolan, II, p. 253 et 254. L'opinion d'Ortolan est partagée encore par Kaltenborn, II, p. 460; Heffter, p. 303; Lampredi, § 12; Jouffroy, p. 229. Les Anglais n'admettent pas dans les recherches les restrictions réclamées par les publicistes français et allemands. Voyez Phillimore, III, p. 419.

[2] Les Anglais réclament pour leurs bâtiments de guerre le droit de faire exhiber les lettres de marque au corsaire qui tenterait devant leurs yeux de saisir un vaisseau marchand anglais. Dans la guerre d'Amérique actuelle, ils ont donné des instructions dans ce sens à leurs navires de guerre. Ortolan, II, p. 280.

LA VISITE ET LES VAISSEAUX CONVOYÉS.

Même dans la forme modérée prescrite par le droit international actuel, le droit de visite a des conséquences très-gênantes pour le navire qui en est l'objet. Ces conséquences sont d'autant plus fâcheuses qu'elles ouvrent bien des portes à la mauvaise volonté du belligérant. Le bâtiment marchand neutre est livré sans défense au navire de guerre ou au corsaire qui le visite; il peut sans doute porter plainte plus tard auprès du gouvernement belligérant; mais il y a des dommages que le juge le plus juste et le plus bienveillant ne peut réparer qu'imparfaitement, quelquefois même ne peut pas réparer du tout.

Le droit moderne a trouvé un moyen d'éviter ces vexations; ce moyen consiste à faire naviguer un ou plusieurs vaisseaux marchands neutres sous le convoi d'un vaisseau de guerre de leur pays. L'assurance donnée par le commandant du bâtiment de guerre neutre que tous les bâtiments marchands sont bien neutres et qu'ils n'ont pas de contrebande à bord tient lieu de visite.

L'usage de faire ainsi escorter les vaisseaux, le convoi, pour employer le terme technique, est très-ancien. Il avait pour but, dans l'origine, de protéger les bâtiments marchands contre les pirates. Dans ce but, plusieurs vaisseaux se réunissaient pour former ce qu'on appelait une amirauté; ils se choisissaient un chef qu'on appellait amiral. On formait de la sorte une société dont les conditions étaient consignées dans un acte écrit, connu sous le nom de lettre d'amirauté. Lorsque les corps politiques se furent formés, que le pouvoir monarchique eut remplacé le

système du moyen-âge où chacun se défendait à soi-même, les gouvernements se chargèrent de former eux-mêmes les convois, de protéger eux-mêmes les bâtiments marchands de leurs ressortissants contre les attaques des pirates et l'arrogance des corsaires. [1]

Depuis quand se servit-on de l'escorte pour éviter aux navires marchands neutres la visite des belligérants? La plus ancienne trace d'une telle application du convoi se trouve dans une instruction promulguée le 16 Avril 1653, pendant la guerre entre l'Angleterre et la Hollande, par la reine Christine de Suède. Ces deux puissances, qui étaient alors les deux premières puissances maritimes du monde, cherchaient à profiter de la guerre qu'elles se faisaient l'une à l'autre pour opprimer, supprimer même si possible, le commerce maritime des neutres. La reine Christine détermina à cette occasion ses sujets à mettre leurs bâtiments marchands sous la protection et l'escorte des vaisseaux de guerre de l'état; les commandants des vaisseaux de guerre avaient l'ordre de s'opposer au besoin par la force aux bâtiments de guerre ou aux corsaires belligérants qui voudraient visiter les vaisseaux marchands confiés à leur soin. Cette instruction ne fut pas mise en pratique; comme elle venait d'être publiée, la paix se conclût. [2]

Le code maritime de Chrétien V, rédigé en Danemarck trente ans plus tard, renferme sur le convoi les mêmes dispositions que l'instruction suédoise dont il vient d'être question. Nous y lisons à l'article 3 du chapitre VII: „S'il y a parmi ces navires un navire armé, il doit hisser le pavillon et défendre les autres en ne permettant pas qu'un navire étranger les aborde, même pour les passeports ou papiers, et il doit le repousser autant que pos-

[1] Pöhls, p. 1197—1199.
[2] Hautefeuille, IV, p. 63 et 64.

sible: tous les autres navires composant la flotte doivent l'assister de tous leurs moyens. Si des navires étrangers veulent forcer la flotte à discontinuer sa route, il s'y opposera de toutes ses forces, et il ne permettra rien qui soit préjudiciable à l'honneur du Roi et aux intérêts de ses sujets.“ [1]

Dès lors, ce sont les États-Généraux de Hollande qui se sont le plus occupés de développer cette institution. Ils publièrent d'abord, le 10 Août 1654 une déclaration qui ne concernait que les vaisseaux de l'état voyageant sous escorte, mais n'avait pas la prétention d'exempter de la visite les navires de particuliers. Ce que cette déclaration n'avait pas tenté, fut fait par une instruction rédigée pour l'amiral Ruyter par l'amirauté d'Amsterdam et Rotterdam, le 3 Septembre 1656, et adoptée plus tard par les États-Généraux au moins dans les points principaux. Déjà en 1762, le capitaine hollandais Dedel, chargé d'escorter des vaisseaux marchands, repoussa par la force une frégate anglaise qui voulait les visiter; par un édit du 20 Septembre de la même année, les États-Généraux approuvèrent expressément cette conduite. L'amiral hollandais Byland, dans une tentative de même nature qu'il fit en 1799 contre les Anglais également, ne fut pas aussi heureux; il succomba écrasé par le nombre et son convoi fut capturé. [2]

Le 26 Janvier 1781 enfin, les États-Généraux proclamèrent ouvertement le principe. Ils enjoignirent expressément à leurs vaisseaux de guerre et corsaires de s'abstenir de visiter les vaisseaux neutres escortés, toutes les fois que le commandant de l'escorte donnerait l'assurance que les vaisseaux n'ont pas de contrebande à bord. [3]

[1] Pardessus, *collection des lois maritimes*, III, p. 305.

[2] Martens, *Erzählungen merkwürdiger Fälle aus dem Völkerrecht*, II, p. 15.

[3] Pöhls, p. 1099 et ss. Kaltenborn, II, p. 462.

Ce droit, toutefois, n'était pas universellement reconnu; Bynkershoek, qui il est vrai n'a pas fait du droit de visite l'objet d'un travail spécial, n'en dit rien dans ses *quaestiones juris publici*; Grotius n'en parle pas non plus; il est vrai que ce dernier auteur mentionne à peine le droit de visite. Un fait beaucoup plus grave c'est que Vattel dont le traité sur le droit international n'a paru qu'en 1758, garde sur l'institution du convoi un silence complet.

En revanche, cette institution avait, à la fin du XVIIIe et au commencement du XIXe siècle, pris une grande importance. [1]

Le droit des vaisseaux escortés est expressément reconnu par l'article 13 du règlement russe de 1787 et par l'article 17 du règlement danois du 4 Mai 1803. Il est vrai que le règlement suédois du 21 Juin 1804, en contradiction avec les principes précédemment admis, prescrivit que la visite des navires suédois escortés ne serait refusée qu'aux seuls corsaires ennemis. L'institution du convoi n'est pas mentionnée par la première neutralité, mais elle est expressément reconnue par des traités conclus immédiatement après. La Russie en particulier s'efforça de la faire reconnaître par des conventions aux puissances européennes; elle le fit entre autres dans ses traités du 8 Octobre 1782 avec le Danemarck, à l'article 18; du 1 Novembre 1785 avec l'Autriche, art. 13; du 11 Janvier 1787 avec la France, art. 31; dans ses traités avec le Portugal du 9 Décembre 1787, art. 25 et 26, du 16 Décembre 1798, art. 22; dans les articles 20 et 21 du traité du 5 Janvier 1787 avec la Sicile, dans l'art. 24 du traité du 1er Mars 1801 avec la Suède. D'autres traités encore se prononcent dans le même sens; ainsi celui de 1788 et 1828

[1] Dans son ouvrage sur les corsaires, Martens fixe à l'époque des deux dernières guerres d'Amérique du siècle passé, le moment où cette institution a été admise par le droit commun. (§ 20, p. 71).

entre la Prusse et les États-Unis, art. 14; celui de 1818 entre la Prusse et le Danemarck art. 19; celui de 1782 entre l'Amérique du Nord et la Hollande art. 10; celui de 1783 entre l'Amérique du Nord et la Suède art. 12; ceux de l'Amérique du Nord avec les différents États de l'Amérique du Sud, avec la Colombie en 1824 art. 20; avec l'Amérique centrale, en 1825 art. 22; avec le Brésil en 1828 art. 22; enfin le traité de 1839 entre la France et le Texas art. 5.[1]

Une circonstance importante pour la validité du droit de convoi, c'est la reconnaissance de ce droit par la seconde neutralité armée de 1800. C'est même une éclatante violation de ce droit par l'Angleterre qui a été l'occasion de cette alliance des puissances du Nord.

Dans l'été de 1800, le capitaine danois Krabbe se trouvait dans le Canal avec un convoi de vaisseaux danois qu'il commandait. Il s'opposa à la visite que des vaisseaux de guerre anglais tentèrent d'opérer; un combat acharné s'en suivit, pour se terminer par la capture de tout le convoi, composé de la frégate *Freya* et de plusieurs bâtiments marchands. Après un échange de notes diplomatiques des plus vives, les Anglais rendirent le tout; mais la question de principe resta en suspens.

Nous lisons dans l'article troisième de la neutralité armée de 1800 que „la déclaration de l'officier commandant le vaisseau ou les vaisseaux de la marine royale ou impériale, qui accompagneront le convoi d'un ou de plusieurs bâtiments marchands, que son convoi n'a à bord aucune marchandise de contrebande, doit suffire pour qu'il n'y ait

[1] Nous lisons dans ce dernier: „La visite ne sera permise qu'à bord des bâtiments qui navigueraient sans convoi; il suffira, lorsqu'ils seront convoyés, que le commandant du convoi déclare verbalement et sur sa parole d'honneur, que les navires placés sous sa protection et sous son escorte appartiennent à l'état dont il arbore le pavillon, et qu'il déclare, lorsque les navires seront destinés pour un port ennemi, qu'ils n'ont pas de contrebande de guerre."

lieu à aucune visite sur son bord ni à celui des bâtiments de son convoi.“ [1]

L'Angleterre refusa obstinément de reconnaître ce droit, comme les autres principes dont la neutralité armée avait pris la défense. Elle ne put s'empêcher toutefois de faire certaines concessions dans les traités qu'elle conclut en 1801 avec les puissances du Nord. Ainsi on arrêta que les vaisseaux convoyés ne pourraient être visités que par les navires de guerre, à l'exclusion des corsaires. Nous lisons dans l'article 4 de ce traité: „1. que le droit de visiter les navires marchands appartenant aux sujets de l'une des puissances contractantes et naviguant sous l'escorte de vaisseaux de guerre de la dite puissance ne sera exercé que par les vaisseaux de guerre de la partie belligérante et ne s'étendra jamais aux armateurs, corsaires ou autres bâtiments qui n'appartiennent pas à la flotte impériale ou royale de Leurs Majestés, mais que leurs sujets auraient armés en guerre.

2. Que les propriétaires de tous les navires marchands appartenant aux sujets de l'un des souverains contractants, qui seront destinés à aller sous convoi d'un vaisseau de guerre, seront tenus, avant qu'ils reçoivent leurs instructions de navigation, de produire au commandant du vaisseau de convoi leurs passe-ports, certificats et lettres de mer dans la forme annexée au présent traité.“ [2] Le même article enjoint en outre au commandant du vaisseau visitant de donner au commandant du convoi l'assurance que le vaisseau visitant appartient bien à la marine militaire de l'état dont il porte le pavillon; au commandant du convoi d'assurer de son côté qu'il est autorisé par son état à escorter les bâtiments marchands en question. Si les papiers de bord sont en ordre, la visite doit se borner là; dans le

[1] Martens, *recueil*, VII, p. 172.
[2] Martens, *recueil*, VII, p. 260.

cas contraire, on procède, avec la coopération d'un ou plusieurs officiers du navire de guerre servant d'escorte, à la visite effective, au besoin même à la saisie des bâtiments qui sont l'objet d'un soupçon. Dans l'article 5, il est dit expressément que le capitaine du navire visitant est responsable vis-à-vis des propriétaires du vaisseau neutre et des marchandises qui s'y trouvent de tous les dommages que ceux-ci pourraient avoir à souffrir injustement par suite de la visite. Mais il n'est pas permis au vaisseau de convoi de s'opposer par la force à la visite des navires marchands qu'il escorte.

Nous avons vu dans les Préliminaires que les traités de 1801 entre l'Angleterre et les Puissances du Nord ne restèrent en vigueur qu'un petit nombre d'années; dès lors, il ne fut pas conclu d'autres conventions commerciales qui établissent le droit de visiter les vaisseaux neutres convoyés. Au contraire, ce droit a été, dans le courant de ce siècle, expressément contesté par plusieurs traités. L'Angleterre, de son côté, persiste à ne pas vouloir exempter de la visite les vaisseaux convoyés. C'est grâce à cette résistance que la question n'a pas même été touchée, ni dans les déclarations publiées par les puissances belligérantes au commencement de la dernière guerre d'Orient, ni dans la déclaration du 16 Avril 1856. D'autre part, dans la dernière guerre du Danemarck, les trois puissances belligérantes ont ouvertement posé en principe que les vaisseaux marchands neutres convoyés seraient exempts de la visite.[1]

Tous les publicistes modernes d'Allemagne et de France interdisent la visite de navires convoyés. Au commencement de ce siècle un écrivain allemand, Jouffroy, a proposé, pour concilier le point de vue de l'Angleterre

[1] § 9 du règlement prussien du 12 Mars 1864, relatif à la navigation des neutres; § 9 du règlement autrichien du 5 Mars 1864; § 11 du règlement danois du 16 Février 1864.

et celui admis déjà alors par les autres puissances, une solution arbitraire, forcée, et dont, du reste, la pratique n'a tenu aucun compte.[1] Depuis lors, Martens, Klüber, Kaltenborn, Heffter se sont nettement prononcés en faveur de la pratique moderne.[2] Les publicistes français modernes, Hautefeuille, Massé, Rayneval, Ortolan, Cauchy, ont tenu la même conduite.[3] Hautefeuille entre ici dans passablement de détails et dit entre autres: „Le but de la visite est de mettre le belligérant à la portée d'exercer un droit de guerre sur les navires ennemis, d'empêcher qu'ils ne lui échappent à la faveur d'un déguisement, et encore de metre obstacle à ce qu'un neutre porte de la contrebande chez l'ennemi. La parole ou même le signal, l'assurance par un fonctionnaire public et reconnu suffit pour remplir ce but, lorsqu'il s'agit d'un bâtiment de guerre, parceque cette affirmation est celle du souverain lui-même, par la voix de son délégué. Ce mode de justification de la neutralité réelle des navires rencontrés est à mes yeux beaucoup plus sûr; il présente aux belligérants des garanties plus complètes que l'inspection même des papiers de bord.“ Ortolan parle dans le même sens; il estime que l'exemption de visite du navire de guerre neutre

[1] Jouffroy, p. 266, 392 et ss. Suivant cette théorie, un convoi de un à dix vaisseaux devrait être escorté par une frégate de même nation seulement; un convoi de dix à vingt vaisseaux par deux frégates; un convoi de plus de vingt vaisseaux par un vaisseau de ligne et deux frégates seulement. La visite devrait être interdite non-seulement aux corsaires, mais encore aux vaisseaux de guerre inférieurs à ceux qui forment l'escorte. La visite ne pourrait être faite que par des navires de même classe ou de classe supérieure à ceux formant l'escorte; elle ne pourrait être réelle que lorsque les papiers de bord justifieraient un soupçon. Dans le cas où l'un des vaisseaux formant le convoi devrait être saisi, on devrait laisser à bord un des officiers de navire d'escorte.

[2] Martens, *essai concernant les armateurs*, § 20 et 21, et *précis du droit des gens*, § 326. Klüber, § 293. Kaltenborn, II, p. 465. Heffter, p. 306.

[3] Hautefeuille, IV, p. 79. Rayneval, *de la liberté des Mers*, I, chap. 18. Massé, *droit commercial*, liv. II, chap. 2, sect. 8, § 5. Ortolan, II, p. 271. Cauchy, II, p. 224.

s'étend aux navires marchands de sa nation et par lui convoyés. Le commandant du vaisseau de guerre représente son souverain; on doit le croire lorsqu'il déclare qu'il n'y a pas de contrebande à bord des navires marchands de son convoi; c'est insulter son souverain que de ne pas accepter sa parole. D'ailleurs, cette assurance présente en réalité de meilleures garanties qu'une perquisition réelle; les papiers de navire peuvent être faux, et la fraude peut être telle que les recherches ne permettent pas de la découvrir; le commandant du convoi, au contraire, peut s'assurer des moindres détails de la position du vaisseau qu'il escorte; il ne peut être induit en erreur sur la nationalité et la neutralité de son convoi. Ortolan fait observer toutefois, suivant en cela l'exemple de Rayneval, qu'il y a des cas dans lesquels le commandant belligérant peut exiger du commandant du convoi qu'une vérification soit faite par ce dernier lui-même. Tel est le cas, par exemple, où le convoi aurait été dispersé par un orage et où le belligérant pourrait supposer que des vaisseaux étrangers s'y sont furtivement glissés.

Ortolan combat ensuite avec raison une opinion émise par Lucchesi-Palli.[1] Suivant ce dernier publiciste, on ne devrait pas permettre la visite de navires marchands neutres escortés par des navires de guerre neutres également, mais d'une autre nation. L'exemption que nous réclamons ne se justifie que si le souverain du vaisseau exempté garantit l'accomplissement des devoirs de neutralité, garantit entre autres la non-existence à bord de contrebande destinée aux belligérants. Le souverain ne peut

[1] Ortolan, II, p. 275. Lucchesi-Palli, *principes du droit public maritime*, p. 204 et 205. Ce diplomate et publiciste italien propose la création d'un code de droit public maritime, qui contiendrait entre autres dispositions les suivantes: „Ne visiter les bâtiments marchands que dans le cas seulement où ils ne seraient pas convoyés, soit par un vaisseau de guerre de la nation à laquelle ils appartiennent soit par un vaisseau d'une autre puissance neutre qui les aurait admis sous sa protection."

donner une telle garantie que lorsque les vaisseaux ont été avant leur départ examinés par des fonctionnaires qu'il a lui-même nommés à cet effet; et qu'ils sont accompagnés ensuite par un navire de guerre aux ordres du souverain et chargé par lui de ce soin. Le commandant du vaisseau d'escorte représente son souverain vis-à-vis du belligérant. C'est en cette qualité de représentant de son souverain que le droit international exige qu'on accorde confiance à sa parole. Il n'y a pas de raison pour accorder, suivant la proposition de Lucchesi-Palli, la même confiance à un commandant de vaisseau de guerre neutre d'autre nationalité que les vaisseaux marchands que celui-ci escorterait. Une telle confiance ne serait pas dans l'ordre et exposerait à bien des fraudes et à bien des irrégularités.

Nous avons dit que l'Angleterre n'a pas encore reconnu aux neutres le droit d'éviter la visite en se faisant convoyer. Les publicistes britanniques ne sont pas embarrassés pour défendre un principe en contradiction ouverte avec le droit international. Ils passent complétement sous silence la pratique des autres puissances, l'opinion de tous les publicistes du monde civilisé; ils présentent le convoi comme un fait rare, exceptionnel, destiné à éluder arbitrairement le droit de visite des belligérants. C'est là la position que prennent, dans les points essentiels Oke Maning, d'une manière plus détaillée Wildmann. Ce dernier déclare entre autres, sans le démontrer il est vrai, que la résistance du vaisseau de guerre chargé de l'escorte doit être considérée comme une résistance de la part du convoi tout entier.[1] Phillimóre se gêne encore moins; il ne perd pas son temps à prouver la justesse de son point de vue; il se borne à reproduire une sentence rendue par Sir W. Scott, (Lord Stowell), contre le vaisseau Suédois

[1] Oke Manning, p. 355. Wildmann, II, p. 124. „The resistance of the convoying ship is the resistance of the whole convoy."

Maria, suivant laquelle des vaisseaux neutres qui s'opposent à la visite peuvent être confisqués. La sentence ajoute que, sauf stipulation du contraire par un traité spécial, on ne peut tenir compte de l'escorte qui accompagne le vaisseau. [1]

L'exemple des publicistes dont nous venons de parler est suivi par l'Américain Wheaton, le seul étranger qui paraisse partager, dans la question qui nous occupe, le point de vue des Anglais. Pour motiver son opinion, il s'appuie sur la même sentence que Phillimore. [2] Comme Hugo Grotius, Bynkershoek et Vattel, qu'il a coutume de citer, ne disent rien sur la question qui nous occupe, il se rejette sur Sir W. Scott; il se borne à citer son jugement et ne mentionne pas même l'opinion contraire.

Du reste, Wheaton ne considére pas le convoi sous son vrai point de vue. A propos de la question de la possibilité pour un vaisseau neutre de se mettre sous la protection d'un vaisseau de guerre ennemi, [3] il fait du convoi un moyen de violer le droit de visite. Nous avons vu que le but du convoi est tout différent; il consiste à remplacer la garantie matérielle de la visite par la garantie morale de la surveillance du souverain neutre et de la parole d'honneur de son représentant.

L'Angleterre prétend qu'on a vu des officiers de la marine donner leur parole à faux. De tels cas sont des exceptions et ils ne peuvent supprimer le principe. La visite effective elle-même ne met pas à l'abri de toutes fraudes. [4]

On a objecté, avec plus de fondement, que l'officier

[1] Phillimore, III, p. 435. Celui-ci ne dit, sur le sujet qui nous occupe, que les quelques mots qui suivent: „Upon this subject, it seems best to use the language of Lord Stowell, in one of his most careful and best reasoned judgements."

[2] Wheaton, II, p. 186.

[3] Wheaton, II, p. 192—204.

[4] Schmelzing, l. c. p. 538.

commandant l'escorte pouvait être trompé sur la cargaison des vaisseaux marchands par ces vaisseaux eux-mêmes. C'est pour éviter la chose que l'on exige, comme nous l'avons vu, que l'état neutre inspecte soigneusement les vaisseaux avant leur départ et remette au commandant du convoi les papiers nécessaires à sa légitimation. Enfin, les seuls vaisseaux qui peuvent réclamer l'exemption de la visite sont ceux qui ont obtenu de l'état l'autorisation de faire partie du convoi; ceux qui viennent s'y joindre plus tard sont exclus de cet avantage.

Est-il permis à des vaisseaux neutres de se faire convoyer par les belligérants? Par un singulier hasard l'affirmative est défendue précisément par Wheaton.

En 1810, le Danemarck, alors en guerre avec l'Angleterre, avait par un règlement défendu aux vaisseaux neutres de se faire convoyer par des vaisseaux anglais.[1] Bientôt après, plusieurs vaisseaux américains qui revenaient de Russie furent saisis pour avoir enfreint cette défense.

Le gouvernement américain a fait à cette occasion observer avec raison, nous dit Wheaton, que de nouveaux principes de droit international ne peuvent pas être introduits par un acte unilatéral comme le règlement en question. Or, l'interdiction dont nous venons de parler n'avait pas de précédent ni en théorie ni en pratique; l'Angleterre même ne l'avait jamais faite. Comme dans le cas de propriété neutre trouvée à bord ennemi, il y avait seulement présomption juridique que tous les vaisseaux formant le convoi étaient ennemis; mais la preuve du contraire devait être admise et les vaisseaux qui l'auraient fournie devaient être relâchés, car ils n'avaient commis aucun acte illégal.

[3] Nous y lisons: „Les vaisseaux qui, malgré que leurs pavillons fussent considérés comme neutres aussi bien par la Grande-Bretagne que par les puissances en guerre avec cette nation, se sont servi de convois anglais soit dans l'Atlantique, soit dans la Baltique, seront confisqués.“

Se faire convoyer par un vaisseau de guerre neutre, ajoute Wheaton, est un acte illégal; car on porte par là atteinte au droit de visite des belligérants, et le vaisseau de guerre neutre violerait sa neutralité en repoussant par la force le belligérant qui voudrait faire usage de son droit.

Cet emploi de la force, interdit aux neutres, est permis aux ennemis du belligérant visiteur. Si les vaisseaux marchands neutres n'ont pas pris part à l'emploi de la force, comme il est prouvé que cela a été le cas pour les vaisseaux américains en question, on ne peut leur faire aucun reproche.

La position est la même que si un navire neutre va chercher un asile dans un port ennemi; tout le monde lui en reconnaît le droit.

Il paraît du reste que ce qui avait déterminé les Américains à se mettre sous la protection des Anglais, c'était, non pas l'intention de se soustraire à la visite des vaisseaux danois, mais le désir de se mettre à l'abri des violences et des vexations des vaisseaux de guerre et des corsaires français, auxquelles les exposait le refus des États-Unis de donner leur adhésion au système continental.

On a peine à comprendre que le feu de la discussion ait pu aveugler à ce point un joûteur si clairvoyant d'ordinaire.

Quel singulier effet ne fait pas le parallèle tiré entre les vaisseaux neutres convoyés par un neutre et ceux convoyés par un ennemi, et dessiné à l'avantage de ces derniers. [1]

[1] Voici le passage en question: „On n'apercevait pas vraiment comment on pouvait le considérer comme tel, sur le simple motif de son opposition à l'exercice de la prétention de visite et de recherche de la part d'un État belligérant, qui quand il était neutre, s'était attribué le droit de protéger son commerce privé contre les visites et recherches des belligérants au moyen de convois armés de ses propres vaisseaux publics. . . . . Pourqui l'acte de naviguer sous le convoi d'un vaisseu neutre de guerre était-il regardé comme une cause concluante de condamnation? C'était parceque cet acte tendait à en-

Nous avons déjà dit que Wheaton se trompe en mettant le but du convoi dans une violation du droit de visite. Le droit de visite lui-même est non point un but mais un moyen; il n'est accordé que pour assurer aux belligérants l'accomplissement de certains devoirs. D'après la pratique internationale reconnue à l'exception de l'Angleterre par tout le monde civilisé, la même assurance est donnée par la visite opérée par l'état neutre avant le départ du vaisseau et par la parole d'honneur donnée par le commandant du convoi.

Il est difficile d'expliquer comment on peut s'égarer à ce point; en tous cas Wheaton mérite le reproche qui lui est fait à cette occasion par Kaltenborn: „Il s'est laissé entraîner par son patriotisme américain à faire fléchir le droit général devant l'intérêt particulier.“ [1]

Le neutre qui se met sous la protection d'un belligérant viole réellement le droit de visite. L'autre belligérant n'a aucune garantie que les vaisseaux marchands qui se sont fait escorter de la sorte par son ennemi ne portent pas de contrebande à bord ou n'ont pas l'intention de violer d'autre manière leurs devoirs de neutres. Une telle intention doit plutôt être présumée; car sans cela le neutre n'employerait pas un tel moyen pour se soustraire à la visite. Kaltenborn estime qu'il y a dans le simple fait une participation directe ou indirecte à une manoeuvre ennemie, de telle sorte que le règlement de 1810 n'était pas nécessaire pour justifier le procédé des Danois.

On ne peut pas non plus comparer le neutre qui se fait convoyer par un belligérant à celui qui va chercher

traver et à détruire le droit belligérant de recherche, à faire de la tentative d'exercice de ce droit légal une lutte de violence, à troubler la paix du monde, à soustraire au tribunal compétent la décision de pareilles controverses, en empêchant violemment l'exercice de la juridiction de ce tribunal.“ Wheaton, l. c. II, p. 196.

[1] Kaltenborn, II, p. 468.

un asile dans un port du belligérant. Il y a ici deux cas à distinguer; le port belligérant peut être ou ne pas être la destination du vaisseau neutre. Suivant les règles internationales, le vaisseau qui a atteint sa destination ne peut plus être puni pour les infractions qu'il s'est permises. Dans la première éventualité, on ne peut plus le châtier pour s'être soustrait à la visite quand même il l'aurait fait par violence. S'il est prouvé au contraire que le navire est entré, pour se soustraire à la visite, dans un port qui n'était pas sa destination, et si ce vaisseau quitte son asile avant la fin de la guerre, il s'entend de soi qu'il portera la peine de son acte, entant que celui-ci était punissable d'après les principes que nous développerons au chapitre suivant.

Le seul argument notable apporté par Wheaton est le fait que les vaisseaux américains ne se sont mis sous la protection des vaisseaux anglais que pour se soustraire aux vexations des Français. Si l'on peut prouver que le neutre ne s'est fait convoyer par un belligérant que pour se mettre à l'abri de violences de la part d'un tiers; si l'on peut prouver en outre que le but du voyage et la cargaison étaient irréprochables, rien ne s'oppose à ce que les vaisseaux ne soient remis en liberté. Seulement, la praesumptio juris ne se borne pas, comme le pense Wheaton, à la nationalité des vaisseaux, mais encore à leur intention de se soustraire à la visite. Ils doivent donc prouver, pour être relâchés, que les deux suppositions ne sont pas conformes à la réalité. Dans tous les autres cas, ils restent sujets aux pénalités établies par les règles internationales contre les violateurs du droit de visite. [1]

[5] Peut-être cette opinion est-elle aussi celle de Heffter qui dit dans une note, au § 171: „Als verdächtig kann zunächst auch dasjenige Schiff gelten, welches sich einem feindlichen Convoi angeschlossen. Ein Confiscationsgrund folgt daraus nicht.“ Il est vrai que Heffter se réfère ici à Wheaton, de telle sorte qu'il n'est pas sûr qu'il partage son opinion.

Dans le cas dont nous venons de parler, le Danemarck a fini en 1830, après un long échange de notes diplomatiques, par accorder aux Américains une indemnité. Toutefois, les deux parties se sont mises d'accord pour déclarer que ce fait ne pourrait pas être considéré à l'avenir comme un précédent.

PEINES ENCOURUES POUR REFUS DE SOUFFRIR LA VISITE.

Tout bâtiment de commerce qui s'oppose par des voies de fait à la visite, ou tout au moins prend des mesures à cet effet, s'expose à la confiscation. Déjà Vattel déclare, dans un passage que nous avons déjà cité: „Aujourd'hui un vaisseau neutre qui refuserait de souffrir la visite se ferait condamner par cela seul, comme étant de bonne prise.“ Toutes les puissances ont reconnu ce principe, qui a été exprimé plusieurs fois dans les législations. Nous le retrouvons par exemple, à en croire Sir W. Scott, dans l'article 12 de l'ordonnance anglaise de 1664, et quelques années après dans l'ordonnance de 1672.[1] La fameuse ordonnance française de 1681 se prononce à l'article 12 en ces termes: „que tout vaisseau sera de bonne prise en cas de résistance et de combat.“ Nous trouvons une ordonnance semblable dans l'ordonnance espagnole de 1689.[2] Abstraction faite de Pöhls et de Bornemann, qui, nous l'avons vu, ne reconnaissent pas le droit de visite, il n'y a guère que trois publicistes dont l'opinion diffère de la manière de voir générale relativement aux pénalités encourues par ceux qui s'exposent violemment à l'exercice

[1] Robinson, *reports*, vol. I, p. 340.
[2] Wheaton, II, p. 188.

de ce droit. L'un de ces trois est Galiani, qui ne veut punir en tous cas que le capitaine du vaisseau renitent; il serait injuste suivant lui de punir, pour la faute du capitaine, le propriétaire du navire ou la cargaison. Aussi Galiani déclare-t-il expressément qu'on ne peut en pareil cas confisquer ni navire ni cargaison.[1] Cette opinion toutefois n'est pas partagée par tout le monde. Les règles du droit privé rendent le propriétaire responsable de l'incurie ou de l'incapacité du capitaine, lorsque celui-ci endommage ou brise le navire; il doit en être de même, suivant les principes de jurisprudence corrects et généralement reconnus, lorsque le capitaine viole le droit international. Du reste, le droit international ne permet plus d'appliquer en pareil cas des peines corporelles; si de telles peines étaient introduites de nouveau, ce ne serait pas à notre sens un progrès. Quant aux peines pécuniaires, la nature des choses ne permet de les appliquer qu'au propriétaire du vaisseau. Si le propriétaire a chargé de la conduite de son navire un capitaine indigne d'une telle confiance, un capitaine qui contrairement aux ordres qui lui ont été donnés s'oppose à la visite régulière de son navire; le propriétaire doit en porter les conséquences aussi bien que si le capitaine, en agissant de la sorte, se conformait à ses instructions. La seule différence qu'on doive faire, c'est que dans le premier cas, le capitaine devra au propriétaire des dommages-intérêts.

La résistance opposée par un vaisseau neutre aux recherches est approuvée par deux autres écrivains encore, par Rayneval et par Hautefeuille. Rayneval traite la question dans les chapitres 16 et 17 de son ouvrage *de la liberté des mers*; mais il n'examine pas si l'on doit punir la résistance à la visite simple, à l'examen des papiers, permis selon lui.

[1] Galiani, *dei doveri dei principi*, cap. 10, § 5, art. I, p. 463.

Hautefeuille, au contraire, dit expressément que la résistance contre les recherches ne doit pas être punie; que la résistance contre la visite simple au contraire entraîne la confiscation du navire. Il termine en ces termes un développement assez étendu: „La résistance par les armes est d'ailleurs par elle même un acte d'hostilité direct, que le neutre ne peut se permettre sans perdre sa qualité de neutre, sans se ranger volontairement dans la classe des ennemis. La conséquence nécessaire de ce changement de qualité est qu'il se trouve soumis au traitement réservé à l'ennemi. Sans doute, la sanction est rigoureuse; cependant, je la crois conforme aux principes du droit primitif, et si non à la lettre, du moins à l'esprit de la loi secondaire. Mais elle ne doit s'appliquer qu'au navire qui a résisté à l'exercice de la visite proprement dite, de la visite telle que nous venons de la définir, c'est à dire à l'enquête de la nationalité et de la neutralité.“ [1]

De nos jours, il n'y a qu'un seul point sur lequel on élève des doutes; on demande si une simple opposition à la visite suffit à motiver la confiscation, ou si des voies de fait sont nécessaires. La pratique internationale semble en général admettre que la simple opposition suffit, [2]

Suivant la pratique anglaise, la confiscation s'étend non seulement au vaisseau, mais encore à toute la cargaison; il s'entend toutefois que la cargaison doit être rendue lorsqu'elle n'appartient pas au propriétaire ou au capitaine du vaisseau. Sir W. Scott toutefois cherche à prouver le contraire.

Dans le cas déjà souvent cité du vaisseau suédois *Maria,* le convoi de vaissaux neutres fut saisi tout entier, bien que le vaisseau de guerre seul eût résisté. Pour justifier ce fait, Scott posa en principe qu'on devait con-

[1] Hautefeuille, IV, p. 60.
[2] Cette opinion est également exprimée par Heffter, p. 307.

fisquer tout ce qui se trouvait sur un vaisseau qui résistait à la visite, du moment où ce vaisseau était neutre; car dans ce cas, il agissait contre le droit. Si au contraire le vaisseau appartient à l'ennemi, il pouvait résister; les biens qui s'y trouvent sont libres.

Etrange logique, assurément!

Le propriétaire de. la cargaison n'est-il pas dans les deux cas également innocent? Y a-t-il un motif juridique pour qu'il soit, dans l'un des deux cas, rendu responsable des faits et gestes du capitaine? Une telle responsabilité doit peser sur le propriétaire du navire, mais non pas sur le propriétaire de la cargaison. La cargaison est inviolable du moment où elle n'est ni contrebande, ni destinée pour un port bloqué. Supposons même que navire et cargaison n'aient qu'un seul propriétaire; pourquoi prendre des deux mains et confisquer aussi la marchandise?

Qu'on nous permette de rendre par un exemple la contradiction de la théorie de Scott plus sensible.

Un vaisseau portant pavillon neutre s'oppose à la visite qui doit déterminer sa nationalité véritable. Le vaisseau est saisi, l'on constate que le pavillon neutre était un pavillon faux, que le navire était ennemi. Suivant Scott, sa cargaison neutre est libre.

Mais si le pavillon est véridique, si le vaisseau est neutre, suivant Scott encore la cargaison est confiscable.

Les publicistes anglais modernes partagent l'opinion de W. Scott; en cas de résistance à la visite, ils permettent la confiscation de la cargaison avec le navire.[1] Whea-

[1] Phillimore, III, p. 434: „It is upon these principles that international law universally, by its accredited voice, inflict the penalty of confiscation upon the neutral merchantman or private vessel which resists the belligerent's right of search.“ Du reste, Phillimore fait observer expressément p. 439 qu'il ne peut être question de pénalité

ton se rattache étroitement à la manière de voir des Anglais, spécialement de W. Scott dont il se borne à citer la sentence comme ultima ratio du droit international.[1]

Les publicistes modernes allemands et la plupart des publicistes français s'accordent à dire que, dans la règle au moins, le vaisseau neutre seul doit être confisqué. Les premiers du reste traitent la question très-brièvement; ils ont l'air de supposer qu'un vaisseau marchand neutre ne se décidera qu'à toute extrémité à résister à un vaisseau de guerre. Jouffroy, par exemple, qui traite longuement du droit de visite, ne mentionne pas le cas d'une résistance violente; il ne s'occupe que de l'éventualité dans laquelle un bâtiment neutre chercherait à se soustraire par la fuite à la résistance.[2] D'autres auteurs allemands, Heffter[3] et Kaltenborn[4] par exemple, disent très-brièvement que le vaisseau neutre doit être confisqué en cas de résistance, mais ils ne parlent pas de la cargaison.

Les publicistes français ne sont pas plus explicites. Hautefeuille reconnaît que la question a déjà plusieurs fois été posée par la pratique; ce publiciste se contente néanmoins de déclarer simplement, dans un passage que nous avons déjà cité, que le navire seul doit être saisi. Cauchy au contraire se contente de dire en tout aussi peu de mots qu'en pareil cas navire et cargaison sont confiscables.[5] Ortolan de son côté parle exclusivement de la

que lorsque le vaisseau qui s'oppose à la visite n'avait pas de raison pour croire à l'existence d'une guerre.

Wildmann, II, p. 122 s'exprime dans les mêmes termes que Scott: „The penalty for a violent contravention of this right, is the confiscation of the property so withheld from visitation and search.“

[1] Wheaton, II, p. 190.

[2] Jouffroy, p. 237.

[3] Heffter, p. 307.

[4] Kaltenborn, II, p. 469.

[5] Cauchy, II, p. 223.

confiscation du bâtiment;[1] cette opinion est assurément juste du moment où l'on ne peut prouver que le propriétaire de la cargaison n'a été ni l'auteur ni le complice de la résistance. Il est généralement admis que la tentative de se soustraire par la fuite à la visite n'entraîne aucune pénalité. Seulement, le navire neutre qui fuit doit s'attendre à ce que le navire de guerre belligérant qui voulait opérer la visite, lui tire dessus à boulets, sans qu'il y ait lieu à dommages-intérêts pour ce fait. Les lois intérieures des nations sont également d'accord sur ce point; à notre connaissance, les deux publicistes italiens Lampredi[2] et Azuni[3] sont seuls à vouloir punir la fuite à l'égal de la résistance par la confiscation.

Hautefeuille pose en principe que le navire neutre n'est tenu de s'arrêter pour souffrir la visite que lorsque le signe lui en est donné par un bâtiment de guerre peu éloigné. Lorsque les deux navires étaient à plus de deux ou trois portées de canon l'un de l'autre, on ne peut pas dire qu'ils se soient rencontrés, et le vaisseau de guerre ne peut prétendre que le vaisseau marchand s'arrête pour souffrir la visite.[4] Il est au moins dangereux de préciser de la sorte le cas dans lequel deux vaisseaux se rencontrent. Les usages internationaux obligent le vaisseau marchand à s'arrêter dès qu'il lui est possible d'apercevoir le signe donné par le vaisseau de guerre belligérant.

[1] Ortolan, II, p. 260.
[2] Lampredi, l. c. I, § 12.
[3] Azuni, l. c. II, p. 265.
[4] Hautefeuille, IV, p. 55 et 56.

CHAPITRE CINQUIÈME.

DE LA SAISIE DES BATIMENTS NEUTRES.

L'EMBARGO. L'ANGARIE. LA SAISIE DES BATIMENTS NEUTRES.

La saisie de navires ou de cargaisons neutres est la forme provisoire sous laquelle les belligérants appliquent, au détriment des neutres qui ont violé leurs devoirs internationaux, le droit de punir qui leur appartient. A l'instar de ce qui se passe en droit civil pour les prises de gage, cette mesure provisoire devient définitive à la suite d'une sentence judiciaire, prononcée par des tribunaux des prises spéciaux. Ce droit est généralement reconnu dans la pratique; dans la théorie il est aussi bien établi que le droit des belligérants à punir les neutres qui ont violé leurs devoirs internationaux. Il reste en revanche encore bien des controverses sur les limites dans lesquelles ce droit doit être appliqué; il est dans la nature des choses que le procès ne puisse être vidé que lorsque les droits et les devoirs des neutres seront définitivement établis et reconnus par toutes les puissances.

Il ne faut pas confondre avec le droit de saisie l'embargo, qui tire son nom de l'espagnol embargar, arrêter.

L'embargo est une mesure inventée dans l'origine par les Anglais et par laquelle une puissance met arrêt sur les vaisseaux nationaux et étrangers qui se trouvent dans ses ports et dans ses mers territoriales et les empêche de sortir. Cette mesure peut avoir plusieurs buts; quelquefois on veut par là exercer des représailles contre une puissance étrangère; quelquefois on cherche à empêcher la publication d'une nouvelle que l'on désire garder provisoirement secrète.[1] C'est surtout au caractère de représailles que les publicistes anglais attachent de l'importance; l'embargo en effet peut atteindre ce but non seulement sur mer, mais aussi sur terre, où l'on peut l'appliquer à toutes sortes de choses, en particulier à des capitaux.[2]

Sir W. Scott fait connaître son opinion sur le caractère juridique de l'embargo, dans une sentence relative à des vaisseaux hollandais contre lesquels les Anglais avaient appliqué cette mesure peu après la paix d'Amiens; il dit que l'embargo, n'ayant pas été accompagné d'une déclaration de guerre, n'a par lui-même aucun caractère d'hostilité. Les négociations alors pendantes devaient décider si l'embargo serait suivi d'un état de guerre; dans ce cas, l'*animus hostilis* qui se manifesterait serait étendu par un effet rétroactif à l'embargo lui-même. Si au contraire une déclaration de guerre n'a pas lieu, l'embargo conservera son caractère pacifique originaire.[3]

La plupart des auteurs allemands et français cherchent

[1] Kaltenborn, II, 440. Wheaton, I, 277. Hautefeuille, IV, 447.

[2] Phillimore, III, 36 fait la remarque suivante: „Embargo is an act of the state done in contemplation of hostilities, a retorsio facti, a seizure or rather a sequestration of property belonging to the governement or the individual membres of the state which is the alleged wrongdoer. It may or may not be accompanied by a seizure of the persons to whom the goods belong. In maritime embargoes, the persons and goods are usually seized. . . . . As a belligerant embargo is a species of reprisal, the observations already made with respect to reprisals by confiscating of public debts are applicable to embargo.“

[3] Robinson, *reports*, V, p. 245 et 246.

aussi à justifier l'embargo; Hautefeuille seul le condamne formellemènt, comme une atteinte portée à la propriété privée et aux droits de souveraineté des étrangers.[1] Mais son opinion nous paraît dénuée de fondement dans tous les cas où l'embargo a réellement un caractère de représailles; lorsqu'il est un moyen employé par une puissance pour se procurer une juste satisfaction qu'une autre puissance lui refuse; dans des cas pareils, l'embargo a été souvent appliqué sans opposition notable. Si l'embargo au contraire est employé, comme cela a eu lieu quelquefois, pour retenir avant une déclaration de guerre des vaisseaux étrangers que l'on se propose de confisquer une fois la guerre déclarée; une pareille manière de procéder, une pareille anticipation des hostilités, est assurément contraire au droit. Cela résulte en particulier du fait que les principes du droit moderne, exprimés déjà dans un grand nombre de traités, ne permettent pas de saisir, aussitôt la guerre déclarée, les vaisseaux et les biens ennemis, mais leur accordent un certain délai pour sortir et se mettre en sûreté. Ces principes ont été appliqués dans toutes les guerres maritimes modernes, en particulier dans la dernière guerre du Danemarck, bien que cette puissance ait eu au commencement un moment d'hésitation à ce sujet.

Nous avons vu que l'embargo est souvent employé comme mesure de police dans l'intérêt spécial de l'état qui en fait usage, pour empêcher la publication de certaines nouvelles relatives à l'état intérieur du pays. Dans le siècle des chemins de fer et des télégraphes, il est peu probable qu'un pareil but puisse être souvent atteint par l'embargo maritime; la légitimité en est cependant reconnue par la plupart des publicistes.[2] Nous devons dire toute-

[1] Hautefeuille, IV, p. 447 et ss.

[2] Heffter, p. 202. Jouffroy, p. 31. Nau, *Völkerseerecht*, § 258. Karseboom, *de navium detentione quae vulgo dicitur embargo*, Amsterdam 1840.

fois que l'embargo n'est formellement reconnu par aucun traité de commerce; tandis que dans plusieurs, il est expressément exclu des procédés réciproques des puissances contractantes. C'est ce qui a lieu par exemple dans le traité du 11 Juillet 1799 entre la Prusse et l'Amérique du Nord, dans celui du 30 Mai 1801 entre la Russie et la Suède.[1]

Plusieurs publicistes considèrent et traitent comme une espèce d'embargo le droit souvent réclamé par des états belligérants d'employer dans un but militaire ou de commerce, contre leur volonté mais moyennant indemnité, des navires appartenant non-seulement à leurs propres sujets mais aussi aux sujets de puissances neutres. D'autres publicistes au contraire, tels que Hautefeuille et Phillimore en font un droit *sui generis* qu'ils désignent sous le nom de „droit d'angarie“ et dont Hautefeuille conteste absolument la légitimité. Ce procédé n'a en effet pas de fondement en droit international, contrairement à ce que pensent certaines puissances et certains publicistes tels que Massé[2] et Azuni;[3] il conserve aussi son caractère de violence même après dédommagement complet accordé au propriétaire. Le sujet est très-bien traité par Hautefeuille;[4] cet auteur nous paraît toutefois aller trop loin lorsqu'il dit que de pareilles mesures ne sont pas même légitimées par

[1] On a fait dans notre siècle plusieurs fois usage de l'embargo; ainsi l'Angleterre l'a appliqué, le 14 Janvier 1801, contre tous les vaisseaux danois, suédois et russes qui se trouvaient dans des ports anglais; la France, le 7 Février 1832, contre tous les vaisseaux hollandais qui se trouvaient dans des ports français. Le gouvernement français voulait seulement séquestrer ces vaisseaux et il les rendit après la prise d'Anvers. L'Angleterre, dans le cas susmentionné, relâcha également les vaisseaux étrangers lorsqu'elle eut contraint les trois puissances auxquelles ils appartenaient à signer la convention maritime de 1801.

[2] Massé, *droit commercial,* t. 1, liv. II, tit. I, chap. II, sect. 7, § 5.

[3] Azuni, l. c. t. I, chap. III, art. 5.

[4] Hautefeuille, IV, p. 439 et ss.

la nécessité de la conservation personelle, et lors même que le neutre lésé aurait été complétement indemnisé. Nous devons ici renvoyer le lecteúr à ce que nous avons dit sur le droit de préemption.[1] Notre manière de considérer le droit d'angarie est dans les points esséntiels partagée par Heffter[2] et par Phillimore.[3]

Voici les cas dans lesquels l'état belligérant est autorisé à soumettre le vaisseau neutre à une saisie.[4] Ce sont d'abord ceux dans lesquels les principes précédemment exposés permettent la confiscation, savoir:

1° Lorsqu'un vaisseau neutre s'oppose par des voies de fait à la visite ou prend des mesures en conséquence.

2° Lorsqu'il viole la défense d'amener des troupes à un belligérant ou lorsqu'on trouve des dépêches ennemies à son bord.

3° Lorsqu'il se rend coupable d'une violation de blocus. S'il se trouve seulement de la contrebande de guerre sur le vaisseau, le capitaine doit pouvoir continuer sa course sans autre dérangement dès qu'il a remis au capteur les articles de contrebande.[5] C'est là aussi ce que pensait Hübner lorsque, dans un passage mal compris par Jouffroy (p. 281), il dit: „Les navires neutres ne sont jamais sai-

[1] p. 138 et 139.

[2] Heffter, p. 203 et 266.

[3] Phillimore, III, p. 42. Nous y lisons; „Such a measure is not whitout the sanction of practice and usage, and the approbation of many goods writers upon international law; but if the reason of the thing and the paramount principle of national independance be duly considered, it can only be excused et perhaps scarcely be justified by that clear and overwhelming necessity which would compel an individual to reize his neighbour's horse or weapon to defend his own life."

[4] Les dispositions qui suivent sont d'accord avec les trois derniers règlements des prises publiés; le règlement prussien du 12 Mars 1864, §§ 3 à 6; le règlement autrichien du 5 Mars 1864, §§ 5 et 6; et le règlement danois du 15 Février 1864, §§ 6, 9, 10 et 11. Seulement, ces règlements ont tous trois le tort de permettre, lorsque la cargaison se compose entièrement de contrebande, non-seulement la saisie, mais encore la condamnation du vaisseau.

[5] Nau, *Völkerseerecht*, § 167.

sissables en pleine mer, bien qu'ils soient chargés de prohibé de guerre ou qu'ils aient à bord des marchandises appartenant à l'une des puissances belligérantes et quelle que soit leur destination.“ Hübner, comme nous l'avons vu dans le chapitre qui traite cette question, déclare la contrebande confiscable et fait seulement, dans le passage que nous venons de citer, la remarque parfaitement juste que l'on ne peut pas saisir en même temps le vaisseau neutre. Un peu plus loin, Hübner ajoute que la saisie du vaisseau neutre ne se justifie que lorsqu'il y a eu violation de blocus, que les papiers d'équipage ne sont pas en règle, ou que le vaisseau a été construit dans un port neutre pour compte d'un belligérant.[1]

Toutefois, si les articles de contrebande forment une cargaison assez considérable pour que le vaisseau capteur ne puisse s'en charger sans inconvénient, la saisie du vaisseau neutre est permise. Comme le capteur est le seul juge de la convenance d'une telle saisie, le droit du neutre à recouvrer la liberté, bien que reconnu dans plusieurs traités, est très-souvent illusoire.[2]

Il va sans dire que dans ce cas aussi, le capteur n'obtient la propriété véritable des marchandises saisies que lorsqu'elles lui ont été adjugées par un tribunal des prises; il doit en conséquence les restituer lorsque le jugement lui est défavorable.[3] Comme nous l'avons vu dans le chapitre relatif à la contrebande, on ne peut adjuger que la marchandise prohibée, mais jamais le vaisseau lors même que celui-ci aurait été saisi.

[1] Hübner, t. I, p 138 et 150.

[2] Hautefeuille, IV, p. 202. Cet écrivain fait observer que le capitaine neutre peut renoncer au droit introduit au profit des neutres d'abandonner la contrebande de guerre. Dès qu'il trouve qu'il est dans son intérêt de le faire, il peut toujours exiger que les articles prohibés restent sur son vaisseau et que celui-ci soit saisi avec sa cargaison.

[3] Martens, l. c. § 24.

Les vaisseaux de guerre et les corsaires peuvent encore opérer une saisie dans les cas suivants. 4° Lorsqu'il y a lieu de soupçonner une neutralisation, lorsque les papiers d'équipage manquent, qu'ils sont doubles ou incomplets, qu'ils ont été détruits en tout ou en partie, ou que certains indices font supposer une simulation. Hautefeuille estime que, en cas de neutralisation, c'est le souverain et non pas le sujet neutre qui doit être puni, parce que le gouvernement est nécessairement complice. La puissance belligérante n'aurait dans ce cas pas d'autre droit que celui de déclarer la guerre.[1]

Dans tous ces cas également, la condamnation ne peut avoir lieu que lorsqu'après exact examen les soupçons se sont trouvés justifiés.[2]

Ainsi l'article 6 du règlement des corsaires russe de 1787 et l'article 12 du règlement des prises danois de 1810 déclarent expressément que lors même que les papiers d'équipage sont doubles ou incomplets, la condamnation du vaisseau n'est pas pour cela en tous cas fondée.

Les cours anglaises ont prononcé suivant les mêmes principes. La propriété de celui qui se trouve à cette occasion en faute n'est que compromise; il est toujours possible de prouver que ni la nationalité du vaisseau ni sa conduite ne donnent lieu à confiscation. Ce n'est que lorsqu'il y a vraiment fraude que la condamnation a lieu en tous cas.[3]

[1] Hautefeuille, IV, § 190.

[2] Hautefeuille est d'accord avec nous dans les points essentiels. Voici ce qu'il dit: „Les navires neutres qui ne peuvent justifier leur nationalité par des papiers de bord conformes aux traités existants entre leur souverain et le belligérant, et à défaut de traités spéciaux conformes aux lois de leur propre pays, sont saisissables. Lorsqu'il y a lieu a arrêter un bâtiment neutre pour cette cause, la saisie s'étend au navire et à toute la cargaison. Le motif de la saisie de la cargaison c'est que elle aussi, non moins que le navire, est soupçonnée d'appartenir à l'ennemi.“ (Hautefeuille, IV, p. 249)

[3] Robinson, *reports*, II, p. 154. Les attestations d'autorités soupçonnées d'être peu consciencieuses ne sont pas prises en considération

On s'appuie pour cela sur un principe appliqué partout par les tribunaux des prises anglais, que toute fraude fait perdre le droit de se défendre.[1] La dureté d'un tel principe est évidente.

L'ordonnance des prises hollandaise du 26 Janvier 1781 exclut également, dans un cas pareil, la preuve du contraire d'une manière absolue et fait régulièrement confisquer le vaisseau saisi.

Suivant la plupart des règlements des prises, en particulier suivant l'article 12 du règlement danois de 1810, la destruction entière ou partielle des papiers du navire constitue une circonstance très-grave qui entraîne la saisie, mais pas nécessissairement aussi la condamnation.[2] Ce n'est que lorsqu'on peut montrer que cette destruction est frauduleuse que la pratique anglaise exclut la preuve du contraire contre la présomption fondée au détriment du vaisseau et de la cargaison.[3]

Les puissances neutres interdisent d'ordinaire à leurs

par la pratique anglaise; c'est ce qui est arrivé eu particulier dans les grandes guerres maritimes au commencement de ce siècle pour les lettres de la municipalité de Emden. Cette ville avait une mauvaise réputation. Scott, constatant le fait, se borne à dire avec courtoisie que les magistrats de Emden se laissent facilement tromper. (Pöhls, l. c. p. 1182.)

[1] C'est ainsi que la cour de la vice-amirauté à Halifax, s'étant convaincue qu'un propriétaire de navires avait prêté un faux serment dans une première affaire, lui refusa dans une seconde le droit de fournir la preuve du contraire. Un tel procédé eût été parfaitement en place s'il fût agi seulement d'un nouveau serment à prêter. Mais lui refuser tout autre moyen de fournir sa preuve était une dureté inouïe et tout à fait arbitraire. Fitsch dans Stewart *viceadm.* rep. 99. La décision fut confirmée le 20 Novembre 1808 en appel. Kaltenborn, II, p. 471 dans la note.

[2] L'article 8 de l'ordonnance espagnole du 13 Mars 1780 et l'article 3 de l'ordonnance française de 1778 paraissent établir des principes plus sévères. Toutefois, une lettre adressée le 13 Décembre 1779 par le roi de France à l'amiral semble autoriser celui-ci à modifier l'application de la loi dans les cas où les papiers anéantis n'auraient pu donner aucune preuve de propriété ennemie ou d'une destination ennemie et illégale. Pöhls, l. c. p. 1179.

[3] Robinson, *reports*, I, p. 131; II, p. 108.

sujets la destruction des papiers de navire, et se sont par des traités spécialement engagés à le faire.[1]

Il va sans dire que l'on ne peut saisir les vaisseaux neutres que là ou l'on a le droit de les visiter, c'est à dire en haute mer et dans les mers territoriales des belligérants, mais non pas dans les mers territoriales neutres. En cas de contravention toutefois, la puissance neutre dans les eaux territoriales de laquelle la saisie a été opérée, a seule le droit de réclamer, parce qu'il n'a pas été violé d'autres droits que les siens. Le souverain du vaisseau saisi ne peut considérer la saisie comme une atteinte portée à ses droits et réclamer satisfaction et restitution que lorsque la saisie a eu lieu dans les mers territoriales soumises à son empire.[2]

Les publicistes qui veulent un droit de visite en temps de paix sont partisans aussi, conséquents en cela avec eux-mêmes, du droit de saisir en temps de paix les navires ennemis soupçonnés de faire la traite.[3] Nous n'avons pas besoin de faire remarquer que ce prétendu droit est aussi dénué de fondement que celui de visite en temps de paix,

[1] L'ordonnance autrichienne du 7 Août 1803, art. 3; l'ordonnance danoise du 4 Mai 1803, art. 17; le règlement suédois du 21 Janvier 1804, § 4; le règlement hambourgeois du 18 Septembre 1778, art. 15; la déclaration prussienne du 30 Avril 1780, art. 3; le traité de 1787 entre la Russie et la France, art. 31; celui de 1787 entre la Russie et la Sicile, art. 20; celui de 1801 entre la Suède et la Russie, art. 29; celui de 1818 entre la Prusse et le Danemarck, art. 19. L'article 18 du traité de 1769 entre la France et Hambourg stipule expressément qu'en pareil cas la confiscation doit s'étendre sur le navire et sur la cargaison. (Pöhls, l. c. p. 1179)

[2] Hautefeuille, IV, p. 265 et ss. De même une puissance belligérante ne peut pas se plaindre d'une violation du droit international lorsque les vaisseaux de ses sujets sont saisis par l'ennemi dans des eaux territoriales neutres. Seul le souverain neutre dont le territoire a été violé a le droit de réclamer la libération du navire. Wildmann, II, p. 147, fait la remarque suivante: „The capture of ships within the territory of a neutral state or within three miles of the coast, or the capture of ships beyond the territory by boats within the territory is illegal with respect to the neutral sovereign, but not with respect to the enemy.“

[3] Wildmann, II, p. 149.

les cas exceptés dans lesquels deux états se le sont accordés l'un à l'autre par un traité.

La seconde question qui reste à examiner présente plus de difficultés que la première. Un vaisseau neutre qui a commencé son voyage en temps de paix peut-il une fois la guerre déclarée être saisi pour avoir des papiers insuffisants? Dans un cas pareil les articles de contrebande destinés à un belligérant peuvent-ils être saisis?

Sur le premier point, les papiers qui suffisaient en temps de paix suffisent encore en temps de guerre, au moins jusqu'à ce que le navire ait eu connaissance des nouvelles conjonctures et ait pu se rendre dans un port de sa nation pour s'y munir des nouveaux papiers qui lui sont nécessaires.

Sur le second point, il n'est pas permis de saisir purement et simplement les navires chargés de contrebande de guerre. Si le vaisseau est arrêté en haute mer, le belligérant peut exiger seulement que les articles prohibés soient conduits dans un port neutre. Si le neutre s'y refuse et poursuit son voyage original, Hautefeuille n'accorde au belligérant qu'un droit de préemption relatif aux articles de contrebande.[1] Il nous semble toutefois que dans un pareil cas, le vaisseau neutre viole les droits de neutralité qu'il a été mis en état d'accomplir et que la saisie des articles de contrebande serait parfaitement justifiée.[2] Nous sommes du reste d'accord avec Hautefeuille sur un autre point; lorsque certains traités fixent un délai passé lequel les navires neutres trouvés en contravention sont soumis

[1] Hautefeuille, IV, p. 275.

[2] Jouffroy, p. 311 et ss., partage la même opinion, dont la justesse est évidente, si l'on considère que les principes généraux du droit accordent en pareil cas au propriétaire de la cargaison une action en dommages-intérêts contre le propriétaire du navire Il y a en effet culpa lata de la part du capitaine, des faits et gestes duquel répond le propriétaire du navire, mais non pas le propriétaire de la cargaison.

à la saisie, le point de départ du délai doit être, dans le doute, pris au moment de l'appareillage du vaisseau et non pas à celui où il est rencontré sur l'Océan.

Dans les traités de paix et d'armistice, on fixe aussi quelquefois un délai pendant lequel les prises faites après ratification du traité sont bonnes. Hautefeuille, d'accord avec Hübner, cherche à démontrer qu'une telle disposition ne doit concerner que les prises de vaisseaux ennemis, à l'exclusion des neutres.[1] La pratique ne s'est pas montrée favorable à cette opinion, défendue encore par d'autres publicistes français tels que Valin et Massé;[2] elle nous paraît toutefois conforme aux vrais principes du droit. La guerre effective seule met des bornes au commerce et à la navigation des neutres. Les bornes sont supprimées aussitôt la paix rétablie; car dès ce moment, il n'y a plus de neutres. D'ailleurs on ne doit pas reconnaître aux belligérants le droit de prolonger arbitrairement après suspension des hostilités et par un traité auquel les neutres ne prennent aucune part, les restrictions imposées à ces derniers. La position est du reste la même, qu'il s'agisse d'une paix définitive ou d'un simple armistice; les restrictions apportées à la navigation des étrangers sont dans les deux cas supprimées.

[1] Hautefeuille, IV, p. 285. Hübner, t. II, part. I, chap. 4, § 10.

[2] Valin. *traité des prises*, chap. 4, sect. 4, § 6. Massé, l. c. p 285. L'opinion contraire est partagée par le publiciste espagnol d'Abren, dans son *Tratado de las presas maritimas*, T. II, p. 147, traduction de Bonemant.

DES DEVOIRS DES CAPTEURS DANS LES SAISIES ET DES RANÇONS.

Dans les saisies, le capteur est tenu à la diligence ordinaire sur mer; il répond au propriétaire et à l'affrêteur, non-seulement de tous les dommages résultant d'une saisie non justifiée, mais encore de toutes les avaries causées au navire ou à la cargaison par un manque de soin de sa part.[1] Aussi doit-il faire dresser un inventaire approximatif de tous les objets qui se trouvent à bord du navire et faire fermer les écoutilles. Il fera bien, pour plus de sûreté, de se faire seconder dans ce travail par le capitaine du navire neutre et de se faire donner par lui les déclarations écrites nécessaires.[2] Il est d'usage aussi de dresser une sorte de procès-verbal de la saisie et de ses motifs. Certains tribunaux des prises, ceux de France par exemple, l'exigent expressément. L'arrêté du deux prairial an XI qui est en vigueur aujourdhui encore, prescrit à l'article 59, pour les prises de vaisseaux neutres par des croiseurs français, la procédure suivante: „Aussitôt après la prise d'un navire, les capitaines capteurs se saisiront des congés, passe-ports, lettres de mer, charte-parties, connaissements et autres papiers existant à bord. Le tout sera déposé dans un coffre ou sac en présence du capitaine pris, lequel sera interpellé de le sceller de son cachet; ils feront fermer les écoutilles et autres lieux où il y aura des marchandises et se saisiront des clefs des coffres et armoires."

[1] Heffter, l. c. p. 290.
[2] Hautefeuille, IV, p. 260. Martens, *essai*, p. 22.

Pistoye et Duverdy ajoutent que, lors même que l'article 59 n'en parle pas, le premier devoir du capteur au moment d'une prise, devoir sur lequel les tribunaux des prises français doivent se montrer très-sévères, est „de dresser un procès-verbal des causes qui le déterminent à faire la prise et de toutes les circonstances de la capture.“ Ces publicistes ajoutent: „Si les capteurs n'étaient pas obligés d'indiquer ces motifs dans un procès-verbal, il serait à craindre qu'ils n'arrêtassent des navires sans aucune raison, espérant que quelque motif de nature à faire valider la prise pourrait surgir dans la suite.“ [1]

Les clefs de toutes les caisses et coffres du navire doivent être remises au capteur; celui toutefois doit les enfermer sous son sceau et sous le sceau du capitaine pris.

Le capteur est tenu de conduire sa prise dans un port de sa nation; presque tous les règlements des prises publiés par des puissances belligérantes le prescrivent aux commandants des vaisseaux de guerre. [2] Les corsaires doivent également chercher à rejoindre un port de l'état auquel ils doivent leur lettre de marque. Là, la condamnation est prononcée par un tribunal des prises de l'état belligérant.

Autre est la position lorsque la prise est conduite dans un port neutre. Là, une condamnation ne peut avoir lieu ni sur place par le consul de l'état en question, ni par des tribunaux des prises jugeant depuis un port belligérant éloigné. C'est aussi d'après ce principe que se dirige la pratique internationale. Les tribunaux anglais ne condamnent aucune prise se trouvant dans un port neutre et considérent comme non avenue toute condamnation prononcée dans de telles conditions. [3] Les tribunaux de l'Amérique du

[1] Pistoye et Duverdy, I, p. 244.
[2] Hautefeuille, IV, p. 322.
[3] Robinson, l. c. I, p. 119, dans la note; III, p. 58 et 235.

Nord et de Suède tiennent une conduite analogue. (Voyez l'ordonnance suèdoise sur les corsaires de 1788).[1]

Les seules puissances qui fassent exception et permettent de conduire les vaisseaux capturés dans les ports neutres et de les y condamner sont la Russie, dans l'ordonnance pour les corsaires du 31 Décembre 1787 et le Brésil dans le règlement de 1822. L'ordonnance russe fut donnée pendant la guerre entre la Russie et la Turquie. On y enjoint aux croiseurs russes de conduire leurs prises à Livourne et à Venise, afin que les consuls russes stationnés dans ces ports puissent commencer l'instruction. Nous lisons dans l'article 8 de cette ordonnance: „On ne pourra décharger ni vendre aucune partie de la cargaison du vaisseau pris, mais on l'emmenera en droiture à Livourne ou à Venise. .... Les armateurs y seront obligés de paraître devant le ministre russe et après lui avoir représenté les papiers et documents trouvés sur le vaisseau pris, d'attendre que le vaisseau ainsi que les marchandises soient jugés de bonne prise ou de capture légitime.“ L'article 23 dispose ensuite qu'une commission spéciale, nommée à cet effet à bord de la flotte russe prononcerait le jugement définitif en se fondant sur la présente instruction.[2]

Un décret français du 18 Septembre 1793 (arrêté du 6 germinal an VIII) permet aussi aux consuls français l'adjudication des prises à l'étranger.[3] Voici la teneur du § 23 de ce décret: „Lorsque des prises seront conduites dans des ports étrangers, les commissaires des relations commerciales se conformeront exactement aux traités conclus entre la France et les puissances chez lesquelles ces commissaires seront établis et aux instructions du gou-

[1] Voyez aussi Wheaton, p. 44.
[2] Kaltenborn, II, p. 388. Hautefeuille, IV, p. 336.
[3] *Code des prises* par Guichard, II, p. 255.

vernement. Et dans le cas où le présent réglement pourra y recevoir son exécution, ils rempliront toutes les fonctions dont il charge l'officier d'administration des ports de la république en se faisant assister de deux assesseurs choisis s'il est possible parmi les citoyens français immatriculés et établis dans le lieu de la résidence de ces commissaires."

Pistoye et Duverdy disent que déjà le règlement français de 1779 avait introduit le même genre de jurisdiction consulaire en matière de prises.[1] Mais Ortolan nous fait observer que la teneur de l'arrêté du 6 germinal est loin de reconnaître purement et simplement une telle jurisdiction aux consuls français dans les ports neutres. Il remarque avec beaucoup de justesse: „Dans tous les cas, ce droit ne leur est accordé que sous la réserve des traités ou des obligations qu'impose le droit international, dans la supposition que ces actes leur seraient permis dans les ports où ils siègent et toujours avec injonction d'envoyer l'instruction de la prise et toutes les pièces devant servir à faire prononcer sur sa validité, au ministre de la marine, pour qu'elles soient transmises par ce ministre au conseil des prises."[2]

Pendant la guerre d'Orient, par un décret du 18 Juillet 1854, l'empereur Napoléon a enlevé aux consuls français cette jurisdiction; celle-ci, à notre avis et à celui de Phillimore, n'a jamais été fondée en droit international.[3] Phillimore motive son opinion en s'appuyant des dévelop-

[1] Pistoye et Duverdy, II, p. 174.

[2] Ortolan, II, p. 315.

[3] Phillimore, III, p. 468—475. Le décret du 18 Juillet institue à Paris un conseil des prises. L'article II s'exprime en ces termes: „Ce conseil statue sur la validité de toutes les prises maritimes faites dans le cours de la présente guerre, et dont le jugement doit appartenir à l'autorité française. Il statue également sur les contestations relatives à la qualité des navires neutres ou ennemis, naufragés ou échoues, et sur les prises maritimes amenées dans les ports de nos colonies."

pements donnés dans une sentence prononcée en 1799 par Lord Stowell à propos du navire ***the Kad Oyen***; ce vaisseau avait été saisie par un corsaire français et condamné ensuite dans le port neutre de Bergen en Norwège par le consul français. [1]

Une fois la condamnation régulièrement prononcée, rien ne s'oppose plus dans la règle à la vente de la prise même en pays neutre et à des neutres. L'achat de vaisseaux appartenant aux belligérants est bien interdit aux neutres pendant la guerre; mais cette défense n'est d'ordinaire pas étendue aux vaisseaux condamnés. Au moins ne peut-on faire aucune objection au rachat du navire par son précédent propriétaire, ce qui est reconnu par la pratique anglaise. [2]

C'est au capteur seul à mettre sa prise en lieu de sûreté; mais il n'est pas tenu de la conduire lui-même au lieu de destination; il peut le faire faire par un autre vaisseau ou par une partie de son équipage auxquel il confie sa capture. [3] Le capitaine du vaisseau pris reste lié vis-à-vis de ses armateurs; aussi ne peut-on lui faire aucun reproche s'il soustrait au capteur le vaisseau mal gardé. Ce principe a été reconnu par Sir W. Scott dans le cas du navire américain ***Pensylvania.*** Celui-ci avait été pris par un croiseur anglais pendant un voyage de Trieste à Canton; le capteur se contenta de mettre trois hommes à bord de sa prise, et laissa la direction au capitaine amé-

[1] Nous lisons, entre autres, dans la sentence (Phillimore, III, p. 475): „If France can station a juge of the Admiralty at Bergen, and can station there its cruisers to carry in prizes to that juge to condemn, who can deny that to every purpose of hostile mischief against the commerce of England, Bergen will differ from Dunkirk in no other respect that this, that it is a port of ennemy to a much greater extent of practical mischief? To make the ports of Norway the seats of the French tribunals of war, is to make the adjacent sea the theatre of French hostility."

[2] Edwards *Reports*, I, p. 122. Kaltenborn, II, p. 476, dans la note.

[3] Martens, l. c. § 25 et ss.

ricain qui continua le voyage primitif, au lieu de se diriger sur Malte comme cela lui était prescrit. Le navire ne tarda pas cependant à être saisi de nouveau par un vaisseau anglais et il fut condamné à Malte. Il fut cependant absous en seconde instance, le 28 Juin 1809. A cette occasion Scott exprime le véritable principe d'une manière très-positive.[1]

Dans un autre cas cependant, un navire américain ayant été saisi pour la seconde fois, fut pour ce motif condamné en seconde instance par les Lords le 25 Juin 1811; mais cela seulement parceque le capitaine n'avait délivré son vaisseau qu'après avoir fait violence aux hommes que le capteur y avait fait monter. Encore dans ce cas la condamnation ne fut-elle prononcée qu'après de longs débats.[2]

Nous avons déjà vu que lorsque la cargaison seule est confiscable, le capitaine du vaisseau neutre peut en la livrant librement, continuer sa route sans dérangement. Dans ces cas, on le comprend, le capteur est tenu de livrer un récipissé.

Les belligérants permettent quelquefois à leurs vaisseaux de guerre et à leurs corsaires, de rendre contre un certain prix la liberté au vaisseau saisi. C'est le rançonnement des biens ennemis et neutres qui s'est établi depuis la fin du XVIIe siècle. Plusieurs puissances toutefois ont trouvé plus conforme à leurs intérêts de le défendre, spécialement en ce qui concerne les biens ennemis; elles estiment que la confiscation du navire et de la cargaison fait plus de tort à l'ennemi.

En Angleterre, le rançonnement de navires ennemis et neutres est défendu depuis le gouvernement de George III; la pratique anglaise toutefois le considère comme permis

[1] Jacobsen, l. c. p. 741.

[2] *Acton, reports,* I, 74, et II, 111. Jacobsen, l. c. 742 et 743.

dans certains cas d'urgence.[1] Il est défendu également en Suède par l'article 11, § 47 du règlement de 1788; en Danemarck par l'article 16 du règlement de 1810, dans les Pays-Bas par l'article 12 de l'ordonnance de 1781. La Russie également paraît faire implicitement une défense semblable par l'article 8 du règlement de 1787.

L'ordonnance espagnole de 1779 permet, dans l'article 44 le rançonnement aux corsaires qui ont déjà fait trois autres prises, mais le défend dans tous les autres cas. La pratique française a beaucoup varié à ce sujet. L'ordonnance de 1687, art. 19, titre des prises, permettait le rançonnement dès que la prise était à charge au capteur. L'ordonnance du 11 Octobre 1780 déterminait que le rachat des prises ne devait être permis que dans les mers hollandaises, dans les canaux de Bristol et de St. George et au Nord-Ouest de l'Europe. Enfin, l'ordonnance du 30 Août 1782 interdit complétement le rançonnement, au moins celui des navires ennemis.

La république française permit de nouveau de rançonner les navires ennemis, mais non pas les navires neutres. Voici ce que nous lisons dans l'arrêté du 2 prairial de l'an XI qui est encore en vigueur aujourd'hui: „Il est expressément défendu à tous capitaines de bâtiments armés en course, ou en guerre et marchandises, de rançonner à la mer aucun bâtiment muni d'un passeport émané d'une puissance neutre, lors même que ce passeport serait suspecté

[1] Wildmann, II, p. 175. Phillimore, III, p. 529. Dans le dernier règlements des prises (17 Vict. cap. 18), cette défense est répétée au moins en tant qu'il est défendu aux sujets de sa Majesté de racheter des vaisseaux anglais pris par l'ennemi. Nous y lisons: „It shall not be lawful for any of Her Majesty's subjets to ransom or to enter into any contract or agreemnnt for ransoming any ship, vessel, goods or merchandise belonging to any of Her Majesty's subjects which shall be captured by any of Her Majesty's ennemies; and all contracts and agreements which shall be entered into, and all bills, notes and other securities, which shall be given by any person for ransom of any ship, vessel, goots or merchandise, contrary to the provisions of this act, shall be absolutely null and void."

de simulation ou pourrait être considéré comme illégal ou expiré. Ils ne pourront même rançonner un bâtiment évidemment ennemi sans l'autorisation de leurs armateurs et autres formalités préalables ci-après indiquées, et ne sera à cet égard considéré comme évidemment ennemi que le bâtiment naviguant avec un passeport émané d'une puissance ennemie.“

Pistoye et Duverdy font à ce sujet l'observation suivante: „Aussi est-ce une règle qui ne souffre jamais d'exception que les prises neutres doivent être jugées par l'autorité publique. Si les croiseurs pouvaient rançonner ces prises, ils seraient érigés en juges de leur validité. Sur quoi se fonderaient-ils, eux qui ne sont pas juges, pour rançonner tel navire et pour relâcher tel autre? Quand il s'agit des navires ennemis dont la nationalité n'est pas douteuse, le rançonnement peut avoir lieu; car il n'est plus question, pour le croiseur, de juger la validité de la prise mais simplement de constater la nationalité ennemie.“ [1]

Les lois des États-Unis d'Amérique permettent la rançon. [2] On ne peut du reste faire à cette mesure aucune objection au point de vue du droit international; elle est en réalité une faveur accordée par le belligérant au neutre qui a violé ses devoirs internationaux; le belligérant renonce à son droit de saisir et faire condamner le navire et la cargaison ou l'un des deux, moyennant une somme convenue que le neutre paie ou pour le paiement de laquelle il donne des garanties. On comprend que le neutre n'est jamais tenu de se soumettre à la rançon; il peut toujours exiger la saisie du navire ou de la cargaison. Aussi il ne peut pas demander que les choses soumises à la con-

[1] Pistoye et Duverdy, I, 287. Ces publicistes donnent, p. 280 à 288 un exposé consciencieux du développement historique de cet objet en France.

[2] Wheaton, II, p. 69 à 71. Kent, *commentaries on American law*, I, p. 112.

fiscation pour atteinte portée aux lois internationales soient restituées contre rançon. C'est au belligérant à voir s'il veut accorder au neutre cette faveur; et l'on comprend que le belligérant se décidera avant tout en considération de son propre intérêt. Dans cet état de choses, il est également incontestable qu'il dépend uniquement du souverain belligérant de déterminer s'il lui convient ou non d'autoriser ses vaisseaux de guerre ou ses corsaires à rançonner les biens et les vaisseaux neutres. Mais à défaut même d'une telle autorisation, il doit toujours être permis aux commandants de vaisseaux belligérants d'accepter une rançon lorsqu'il y aurait danger pour eux à conduire leur prise en sûreté. Phillimore [1] rend très-bien compte de la position; mais les publicistes allemands [2] et français sont également pour la plupart d'accord à déclarer les rançonnements de biens neutres permis par le droit international. Pistoye et Duverdy font observer que pour qu'il y ait droit de rançonner, il faut qu'il y ait un motif de saisir le navire ou la cargaison. „La rançon", disent-ils avec raison, „est une manière de prise; pour qu'elle soit valable, il faut que le navire rançonné eut été dans le cas d'être déclaré de bonne prise s'il eut été amariné. La conséquence de ceci, c'est que, lorsqu'une rançon a été illé-

[1] Phillimore se réfère à une sentence du juge des prises américain Story, qu'il cite et où nous lisons: „If, therefore, the commission gives hostile property to the captors, and enables them to deliver it up on ransom, it also enables them to do the same in respect to neutral property which has acquired a hostile taint; and the ransom is not, in the one case, any more the exercice of the sovereign's prerogative to remit a forfeiture, than it is in the other. In both instances, it is considered, by the law of nations as a mere *remitter* of the rights of the captors acquired jure belli; and every prohibition of its exercise must expressly depend upon the municipal regulations of the particular country. Upon principle, therefore, the distinction of the counsel for the defendant, as to the incompetency of a belligerent to deliver neutral property on ransom is insupported; and there is not a scintillation of authority in its favour. (Phillimore, III, p. 532).

[2] Heffter, p. 307. Kaltenborn, II, p. 475, ne veut considérer le rançonnement que comme une exception, parce qu'il a été défendu par la plupart des puissances.

galement exigée, on doit faire la même chose que lorsqu'une prise a été illégalement faite."[1]

Parmi les publicistes modernes, Hautefeuille seul combat par principe le rançonnement de navires et de biens neutres.[2] Son argument principal c'est que dans la saisie de biens neutres, la mesure doit être légitimée par une décision du tribunal des prises; il en résulte que les neutres seraient lésés si on leur demandait une rançon avant le prononcé du tribunal. A cela on peut répondre que c'est librement que le neutre consent à la rançon et que nul ne lui conteste le droit d'exiger que les choses suivent leur marche régulière et que la saisie ait lieu. D'ailleurs, la rançon ne fait pas perdre au neutre le bénéfice éventuel d'une sentence favorable. Le procès n'en suit pas moins son cours, et s'il se termine par une absolution, il s'entend que le capteur doit rendre la rançon. Le neutre a donc dans ce cas eu l'avantage de se soustraire à la saisie et de pouvoir continuer librement son voyage avec sa cargaison.

Hautefeuille fait une seconde objection à laquelle nous ne croyons pas non plus que l'on doive s'arrêter; il dit qu'avec la rançon on éluderait la défense qui interdit aux neutres d'amener aux belligérants des articles de contrebande. Mais il est probable que les souverains belligérants en permettant la rançon enjoindront aux navires de guerre d'exiger des neutres de conduire la contrebande rachetée dans un port neutre. Le neutre qui n'observerait pas cette condition, après avoir expié par une rançon une première violation de ses devoirs internationaux, en commettait une nouvelle, ce qui autoriserait les belligérants à saisir de nouveau les articles prohibés. D'ailleurs, s'il arrivait le belligérant permît au neutre rançonné de con-

[1] Pistoye et Duverdy, I, p. 288.
[2] Hautefeuille, IV' p. 262—264.

tinuer son voyage original, en lui accordant cette faveur il ne ferait que renoncer à son droit; il ne ferait tort qu'à lui-même et n'aurait à en rendre compte à personne.

Quelques publicistes contestent qu'il soit permis aux neutres d'accepter des belligérants de telles faveurs, connues sous le nom de licences. En le faisant, disent-ils, le neutre violerait ses devoirs de neutralité.[1] Cette manière de voir ne nous paraît cependant pas fondée; car la licence consiste seulement dans le fait que le belligérant lésé par un acte déclare d'avance cet acte non punissable. Du reste, de telles licences ne sont que très-rarement accordées par les belligérants aux neutres; les souverains en guerre les accordent au contraire souvent à quelques-uns de leurs sujets, qu'ils mettent par là en état de faire avec l'ennemi certaines branches ou toutes les branches de commerce.[2] On donne aussi des licences analogues et dans le même but à des sujets ennemis, qui pour cela ont besoin naturellement de la permission de leurs propres souverains. Du reste, la licence n'est qu'un acte du pouvoir suprême qui permet dans certaines cas ce qu'elle pourrait défendre; c'est un privilége qui, suivant les règles générales du droit, doit être interprêté strictement.[3]

[1] Kaltenborn, II, p. 431.

[2] On trouve plus de détails sur cet objet dans Wheaton, II, p. 65—69. Wildmann, II, p 245—269.

[3] Wildmann, II, p. 245 donne une très-bonne définition de la licence. Il dit: „A licence is a privilege granted to subjects, neutrals or enemies, whereby their vessels and cargoes are exempted from the confiscation that would otherwise ensue from the act which the licence permits."

REPRISES DE VAISSEAUX NEUTRES.

Quels droits conservent le propriétaire d'une cargaison ou d'un vaisseau neutre lorsque ceux-ci ont été pris par un belligérant et repris par l'adversaire avant la condamnation par un tribunal des prises? On n'a pu donner encore aucune réponse satisfaisante à cette question. Le peu de succès que l'on a eu sous ce rapport tient en partie à la nature de l'objet, l'un des plus compliqués du droit des prises;[1] mais la cause principale doit en être cherchée ailleurs, dans le fait que l'on a presque toujours confondu cette question essentiellement internationale, avec une autre question appartenant au droit intérieur; avec la question relative aux reprises faites par un navire ayant le même souverain que le propriétaire originel de la capture. Dans la pratique, c'est le juge des prises français, Portalis, qui a le premier au commencement de ce siècle distingué ces deux questions. Guidé par des règles internationales d'un caractère général, il a appliqué dans ses sentences relatives aux reprises neutres les principes corrects défendus à la même époque et un peu auparavant par quelques publicistes.[2]

La plupart des règlements des prises ne s'occupent pas du tout des reprises de vaisseaux neutres; d'autres,

[1] Jacobson, *Seerecht*, p. 814.

[2] De ce nombre sont Martens dans son *essai sur les armateurs, les prises et surtout les reprises*, ch. 3, § 59; Jouffroy, l. c. p. 357—363. Ce dernier écrivain nous paraît seulement aller trop loin en ce qu'il veut accorder pour la reprise de navires neutres une légère gratification aux corsaires mais pas aux vaisseaux de guerre. Les *annales* de Linguet, VI, p. 104 et ss. contiennent sur les reprises un bon travail qui date également du commencement de ce siècle.

les règlements anglais par exemple, assimilent complétement les reprises neutres aux reprises de navires nationaux; dans les pays où il n'y a pas de pareils règlements, les juges des prises ont quelquefois, bien que pas toujours, étendu aux unes les dispositions destinées aux autres. Les traités ne contiennent que rarement des dispositions relatives aux reprises neutres; Nau, dans son traité du droit international maritime, mentionne six traités comme les seuls qui en renferment. Ce sont le traité du 1 Mai 1781 entre la France et les Pays-Bas à l'article 1; celui du 26 Septembre 1786 entre l'Angleterre et la France, article 34; celui du 25 Novembre 1676, entre l'Espagne et les Pays-Bas; celui de 1689, entre l'Angleterre et les Pays-Bas; celui du 1 Mai 1725, entre l'Espagne et l'Autriche, article 43; celui de 1782 entre l'Espagne et la Porte, article 13.[1]

Dans la plupart des états, les lois relatives aux reprises nationales ne prennent en considération que le temps pendant lequel le navire est resté entre les mains de l'ennemi ou le fait qu'il a été ou n'a pas été conduit en lieu de sûreté. Si la reprise a lieu dans les vingt-quatre (quelquefois dans les quarante-huit) heures, ou si l'ennemi n'a pas encore conduit la prise en lieu sûr, celui qui a opéré la reprise doit rendre le navire au propriétaire originaire contre l'abandon d'une partie de la valeur et le remboursement des frais.[2] Les mêmes principes ont été appliqués dans la règle aux reprises neutres jusqu'au commencement du siècle actuel; mais ils sont aujourd'hui remplacés par des principes plus corrects.

En droit romain, les meubles pris par l'ennemi à des citoyens romains et repris plus tard rentraient en vertu du

[1] Nau, l. c. § 278.

[2] Grotius, liv. III, chap. 6, § 3, et chap. 9, § 14. Vattel, III, § 196. Klüber, § 254. Heffter, p. 245. Wheaton, II, p. 20. Hautefeuille, IV, p. 392. Phillimore, III, p. 520.

droit de postliminium en possession de celui auquel ils appartenaient originairement comme s'ils ne lui avaient jamais été enlevés; on ne tenait aucun compte du temps pendant lequel ils étaient tombés au pouvoir de l'ennemi.[1]

Le *Consulat* ne s'occupe non plus que de la reprise des navires belligérants; il dit au chapitre 287 que si un tel bâtiment pris par l'ennemi est repris par un ami avant que l'ennemi ait pu le conduire en lieu de sûreté, le bâtiment doit être rendu au propriétaire moyennant une récompense proportionnée à la peine de la reprise; à supposer toutefois qu'il reste quelqu'un de vivant autorisé à réclamer le navire. La même chose doit avoir lieu lorsqu'un capteur a, par crainte ou par nécessité abandonné sa prise, dont un ami s'est emparé ensuite. Si au contraire le navire a été conduit en lieu de sûreté avant la reprise, il appartient à celui qui l'a arraché à l'ennemi. Remarquons en passant que de tous les anciens ouvrages relatifs au droit maritime, le *Consulat* est le seul qui s'occupe des reprises; les autres, tels que les droits d'Oleron et de Whisby, les anciens statuts de Hambourg, de Lubeck et de Brême, le droit maritime hanséatique passent ce point sous silence.[2]

Les dispositions du code civil prussien sont dans les points principaux d'accord avec celles du *Consulat*, nous y lisons: „Les biens et les navires capturés par des corsaires“ (pour être conséquent il faut étendre cette disposition aux captures faites par des vaisseaux de guerre), „ne doivent être considérés comme perdus que lorsqu'ils ont été amarinés dans un port ennemi ou neutre.“

Si, avant que cela ait eu lieu, biens ou navires sont repris par un corsaire appartenant à la même nation que

[1] Lib. 49, 15, *Dig.* de captivis et de postliminio et redemtis ab hostibus. *Instit.* I, 12, § 5,

[2] Phillimore, III, p. 506.

le propriétaire ou à l'un de ses alliés, ils sont rendus au propriétaire moyennant abandon du tiers de la valeur; si la reprise est opéré par des vaisseaux de guerre, ceux-ci reçoivent une récompense déterminée suivant les circonstances par les tribunaux militaires. [1]

L'ancienne pratique anglaise faisait rendre les reprises opérées par des vaisseaux de guerre à leurs propriétaires lorsqu'ils étaient sujets britanniques moyennant un droit de recousse déterminé dans chaque cas particulier par les circonstances. Si au contraire la reprise avait été opérée par un corsaire, l'obligation de restituer le navire dépendait du fait que le navire n'avait pas encore été conduit en lieu de sûreté. Depuis la fin du XVII[e] siècle, mais surtout depuis 1740, l'usage s'établit de faire restituer toutes les reprises, qu'elles eussent été faites par un corsaire ou par un vaisseau de guerre. Il n'y avait de différence que dans le montant du droit de recousse, qui pour les navires de guerre était en tous cas un huitième de la valeur; les corsaires au contraire recevaient un cinquième lorsque la prise avait passé moins de vingt-quatre heures entre les mains de l'ennemi; un cinquième lorsqu'elle y avait passé de vingt-quatre à quarante-huit heures; un tiers de quarante-huit à quatre-vingt-seize et la moitié pour plus de quatre-vingt-seize heures. La pratique anglaise a beaucoup varié quant aux détails; mais elle est restée fidèle jusqu'ici au principe général que les reprises doivent être restituées au propriétaire primitif moyennant récompense; elle a appliqué ce principe d'abord pour les bâtiments appartenant à des sujets britanniques, puis pour les navires neutres. La restitution des navires neutres toutefois n'a lieu que lorsque la condamnation n'a pas encore été prononcée; les navires nationaux au contraire, condamnés ou non, appartiennent

[1] *Allgemeines Landrecht*, 1[re] partie, tit. 9, §§ 203 et 208—210.

en vertu du droit de postliminium aux anciens propriétaires auxquels ils doivent être restitués. [1] Ce principe est reconnu par l'acte relatif aux prises publié pour la dernière guerre d'Orient (17 Vict.) qui traite au chapitre 18 la question des reprises appartenant aux sujets britanniques. Toutefois conformément à d'anciens statuts, il est dit que la reprise qui aura été employée par l'ennemi dans un but militaire (have been used as a ship or vessel of war), appartiendra au recapteur et non pas au propriétaire primitif. [2]

En France, l'article 8 de l'ordonnance de 1681 contenait les dispositions suivantes: „Si un navire de nos sujets est repris sur nos ennemis après qu'il aura demeuré entre leurs mains pendant vingt-quatre heures, la prise en sera bonne; et si elle est faite avant les vingt-quatre heures, il sera restitué au propriétaire avec tout ce qui était dedans, à la réserve du tiers qui sera donné au navire qui aura fait la recourse.“ Jusqu'aux sentences prononcées

[1] Hautefeuille, IV, p. 393 à 395 nous donne un bon historique de la pratique anglaise. Phillimore, III, p. 520, fait sur la pratique actuelle de son pays la remarque suivante: „The rule of bringing *infra praesidia* or in proper cases, the rule of pernoctation or twenty four hour's possession, seems generally recognised by the most eminent jurists of the continent of Europe, and it appears to have been anciently the doctrine of the English law. It has been seen, however, that according to the established practice of English prize-courts, property captured is not deemed to be changed so as to bar the owner in favour of the vendee or recaptor, till there has been a sentence of condemnation; and therefore, until that periode, the title of the original owner is not divested, and he is entitled to restitution, in the hands of whomsoever he may find the property. If such sentence of condemnation is passed, it is a sufficient title to a vendee, and would also have entitled a recaptor to condemnation of the property, if the statute had not stapped in, and, as to British subjects, revived the *jus postliminii* of the original owner, on payment of the salvage.“

Il est vrai que le 7 Décembre 1793, à propos du navire espagnol San Jago, Sir W. Scott disait encore: „Admettre que le droit international exige la restitution de toutes les reprises faites en temps de guerre sans tenir compte de la durée de la possession ennemie, c'est une chimère de la philosophie antédiluvienne.“ (Martens, *Erzählungen merkwürdiger Fälle aus dem neueren Völkerrechte,* I, p. 292).

[2] Phillimore, III, p. 519.

par Portalis au commencement de notre siècle, ces dispositions furent étendues aux reprises neutres; elles furent modifiées par l'article 54 de l'arrêté du 2 prairial an XI qui en borna l'application aux reprises faites par des corsaires; les reprises faites par des vaisseaux de guerre au contraire doivent être en tous cas rendues; le temps pendant lequel le navire est resté au pouvoir de l'ennemi n'est pris en considération que pour fixer le droit de recousse. Les principes exposés relativement aux reprises neutres par Portalis en qualité de commissaire du gouvernement auprès du tribunal des prises et auxquels cette cour donna son adhésion sont les suivants: [1]

Les lois françaises ne contiennent pas de dispositions spéciales relatives aux reprises neutres; aussi faut-il appliquer ici les lois générales du droit des gens. Celles-ci posent en principe qu'un „navire neutre doit être respecté par tous les peuples. S'il est opprimé par une des nations belligérantes, ce n'est pas une raison pour que les autres se rendent complices de cette oppression ou soient autorisés à la détourner à leur profit. De là un navire étranger se prétendant neutre et recous par un Français sur l'ennemi doit être relâché si la neutralité est constatée.“ Après ces remarques, Portalis se demande par quelle raison un navire neutre doit être traité avec plus de ménagement qu'un navire français. Voici ce qu'il répond: „Dans la supposition sur laquelle les lois ont raisonné et sur laquelle nous raisonnons nous-mêmes, le navire français tombé dans les mains de l'ennémi aurait été perdu pour toujours s'il n'avait été recous; conséquemment la reprise de ce navire est une véritable conquête sur l'ennemi même. S'il s'agit au contraire d'un navire étranger se prétendant neutre, l'arrestation de ce navire par l'ennemi ne le rend pas

[1] Pistoye et Duverdy, II, p. 121 à 130, ont reproduit deux de ces décisions relatives aux vaisseaux américains *la Statira* et le *Kity*, et rendues les 6 et 27 thermidor de l'an VIII.

subitement propriété ennemie puisque la confiscation peut n'en être pas prononcée par le magistrat." Portalis, malheureusement ne sait pas tirer les véritables conséquences de prémisses parfaitement justes en elles-mêmes. De celles-ci aurait résulté que les vaisseaux neutres repris avant leur condamnation devaient être rendus à leurs propriétaire et que le recapteur n'aurait droit qu'à une récompense plus ou moins grande pour sa peine. Mais Portalis veut faire adjuger la reprise à celui qui a recous dans les cas où les biens neutres auraient pu être condamnés par les tribunaux des prises français. Fidèle à ce principe, dans l'affaire du navire *la Stativa,* Portalis condamna la cargaison qui se composait de contrebande de guerre. Cette pratique est encore appliquée de nos jours aux reprises neutres en France;[1] aussi Massé et Hautefeuille font-ils observer à ce sujet que la pratique anglaise est sur ce point plus favorable aux neutres que la pratique française, tandis que partout ailleurs c'est le contraire qui a lieu.[2]

La loi espagnole distingue entre les reprises qui n'ont pas encore passé vingt-quatre heures au pouvoir de l'ennemi et les autres; mais elle ne fait aucune différence entre les nationaux et les étrangers. Le traité entre l'Espagne et les Pays-Bas de 1676 et celui avec l'Autriche de 1725 accorde, selon que la reprise a été faite dans les vingt-quatre, les quarante-huit heures ou un temps plus long un droit de recousse du cinquième, du tiers ou de la moitié de la valeur du navire et de la cargaison.

La Hollande fait rendre toutes les reprises moyennant un droit de recousse déterminé d'après une échelle variable. Cette pratique s'appuie sur les ordonnances du 6 Juin 1702, art. 8; de 1781, art. 7; de 1793, art. 7; et pour ce qui concerne les neutres du 28 Juillet 1705, art. 18.

[1] Pistoye et Duverdy, II, p. 120 et 121.
[2] Hautefeuille, IV, p. 395.

La loi américaine (Act of congress, 3 Mars 1800, ch. 168, §§ 351 et 352) fait toujours restituer les vaisseaux nationaux repris avant la condamnation; mais on accorde pour droit de recousse un huitième de la valeur. Si, au moment de la reprise, le navire était transformé en navire de guerre, le droit de recousse est de la moitié de la valeur. Pour les vaisseaux neutres, le § 3 établit à défaut de traités spéciaux le principe de la réciprocité.[1]

Le droit suédois ne parle que des sujets suédois, et leur fait restituer les reprises contre la moitié de la valeur, sans tenir compte du temps pendant lequel elles sont restées aux mains de l'ennemi. Suivant le règlement danois du 28 Mars 1810, les reprises doivent toujours être restituées, contre un tiers de la valeur lorsqu'elles appartiennent à des Danois, contre une récompense équitable lorsqu'elles appartiennent à des neutres.

Nous avons vu que le premier théoricien qui ait montré l'inconséquence qu'il y avait à appliquer aux neutres, en matière de reprise, les lois destinées aux nationaux fut Martens dont l'exemple fut bientôt suivi par plusieurs de ses compatriotes, entre autres par Linguet et Jouffroy. Les publicistes firent comprendre que les questions relatives aux reprises neutres doivent être vidées d'après les règles générales du droit international, suivant lesquelles tout vaisseau neutre appartient jusqu'à sa condamnation au propriétaire primitif.[2] Il est étrange que cette voie n'ait pas

[1] Voyez Kaltenborn, l. c. II, p. 373—377. Martens, dans son ouvrage sur les corsaires, p. 168—212 donne des renseignements très-exacts. Il énumère les lois et les traités relatifs à cet objet de toutes les puissances maritimes de l'Europe.

[2] Dans son fameux *essai sur les armateurs* etc. § 45, Martens pose le principe que toutes les prises ennemies ne deviennent propriété du capteur qu'après la paix conclue. Il en conclut que les prises recousses par un vaisseau de guerre ou un corsaire de leur patrie doivent être

été suivie par les publicistes allemands les plus récents; plusieurs d'entre eux, tels que Klüber[1] et Heffter[2] sont disposés à traiter de pair les reprises nationales et les reprises neutres. Kaltenborn[3] se prononce expressément dans ce sens: „Étrangers et nationaux doivent être traités partout également.“ Mais il résulte des développements de Portalis qu'il faut au contraire faire une différence. Les nationaux sont régis par les lois du pays qui peuvent régler ces questions suivant les convenances du législateur et qui, nous l'avons vu, les ont réglées de toutes sortes de manières différentes. Les neutres au contraire doivent être régis par le droit international, qu'il n'est pas au pouvoir d'un état isolé de modifier à son gré. Ces principes sont reconnus par des auteurs anglais, tels que Phillimore, par américains comme Wheaton,[4] par des publicistes français modernes comme Massé et Hautefeuille dont nous examinerons encore les théories plus en détail.[5]

Le principe que, abstraction faite des exceptions stipulées par des traités spéciaux, la position des reprises nentres doit être réglée par les principes généraux du droit international, qu'en conséquence navire et cargaison restent la propriété du neutre jusqu'à ce qu'une sentence du tribunal en ait décidé autrement; ce principe est aujourd'hui, nous l'avons dit, reconnu par la plupart des publicistes. Mais la pratique française défendue par quelques publicistes tels que Pistoye et Duverdy et Wheaton n'a pas

restituées sans autres au propriétaire primitif. Toutefois ce principe, que nous verrions volontiers reconnaître par le droit international, ne fait pas encore partie du droit positif.

[1] Klüber, § 254.

[2] Heffter, p. 245.

[3] Kaltenborn, p. 372.

[4] Wheaton; II, p. 22 et suiv.

[5] En revanche, Cauchy, I, p. 364 ne distingue pas entre les prises nationales et les prises neutres et part de l'idée fausse que le droit international moderne transfère au capteur la propriété de toutes les prises après vingt-quatre heures.

tiré de ces principes les conséquences rigoureuses. La pratique anglaise au contraire est dans le vrai en faisant rendre aux propriétaires toutes les reprises faites avant la condamnation. Si le tribunal des prises de la nation qui a fait la recousse voulait décider si la saisie avait été opérée à bon droit ou non et adjuger en conséquence la reprise au recapteur ou à l'ancien propriétaire, il s'arrogerait des attributions qui ne lui appartiennent pas. Le neutre avait violé ses devoirs internationaux vis-à-vis de l'ennemi du recapteur, auquel seul le droit international accorde le droit de punir. Si le recapteur, vis-à-vis duquel le neutre n'a aucun tort, s'arroge ce droit, il commet un acte de violence et porte atteinte à la sphère juridique du neutre.

Le droit de recousse que peut réclamer le recapteur représente un dédommagement pour les frais faits et une récompense proportionnée au service rendu. Pour en déterminer le montant, on n'a pas à examiner si, suivant les lois générales internationales, le navire méritait la condamnation, mais s'il était probable qu'il l'aurait été par le tribunal du capteur. S'il y avait lieu de redouter une condamnation, le service rendu au neutre est incontestablement glus grand, la récompence doit être plus élevée que dans le cas contraire. Il est du reste difficile de donner des règles générales sur le montant de la récompense; il faut laisser aux tribunaux des prises le soin d'arbitrer ce qui est convenable en chaque cas. Il serait à désirer toutefois qu'un accord international fixât une limite extrême que l'on ne pût dépasser. Si l'on permet au tribunal d'adjuger au recapteur le tiers ou la moitié de la valeur, le droit du propriétaire à réclamer la restitution devient presque illusoire. Déjà Bynkershoek propose de proportionner dans chaque cas la récompense au danger, à la peine et aux frais occasionnés par la reprise. Voici ce qu'il dit à ce sujet: „Quare, si ex ratione rem placet aestimare, ipse

putarem omnem temporis distinctionem esse abolendam, ejusque loco habendam rationem operarum et impensarum quas recuperator fecit; habendam rationem periculi, quod in recuperando subiit, habendam rationem pretii navium et mercium recuperatarum, et ex his omnibus boni viri arbitrio statuendum quid pro operis, expensis, mercede recuperatori tribuendum sit, neque id parca sed liberali manu, ad excitandam recuperatorum industriam.“[1]

Presque tous les publicistes modernes reconnaissent le droit du recapteur à réclamer une récompense; la pratique suit le même principe. Un petit nombre d'auteurs seulement, entre autres Massé, veulent resteindre ce droit aux cas où l'on était en lieu de s'attendre à une condamnation. „Si donc la prise,“ dit Massé, „est nulle ou annullable, il en est de même de la reprise et celui qui l'a faite doit la restituer au propriétaire sans pouvoir y prétendre autre chose que le recouvrement des frais et des dépenses que la reprise a occasionnés.“[2] Il est cependant incontestable que même dans ce cas le recapteur a rendu au neutre un service, plus petit il est vrai que si la condamnation eût été imminente. Si donc le neutre accepte les avantages que lui procurent les peines du recapteur, il est juste et équitable qu'il paie à ce dernier une récompense proportionnée au service.

Hautefeuille a pour les reprises neutres une théorie particulière. Il fait observer avec raison qu'il ne peut être question pour le recapteur d'un droit de punir à exercer; les actes du neutre qui autorisent l'un des belligérants à saisir navire et cargaison ne sont pas des violations de son

[1] Bynkershoek, *quaest. jur. publ.* I, cap 5. Le jurisconsulte hollandais part toutefois de l'idée erronnée que le capteur acquiert la propriété de la prise avant la sentence du tribunal, du moment où celle-ci est amenée en lieu de sûreté. Jusqu'à ce moment toutefois, la prise reste, selon Bynkershoek, la propriété du neutre, quel que soit d'ailleurs le temps pendant lequel elle est restée au pouvoir du capteur.

[2] Massé, *droit commercial*, II, tit. I, chap. 2, sect. 3, § 6.

devoir vis-à-vis de l'autre belligérant. En revanche, ce n'est pas à bon droit qu'il demande que la restitution d'un navire ou de marchandises non encore condamnées s'opère sans sentence du tribunal et sans paiement d'un droit de rescousse.[1] Nous avons déjà vu qu'une telle prétention ne serait pas fondée, lors même qu'il y aurait lieu de s'attendre à une libération. Mais pour fixer la position de la reprise, la peine plus ou moins grande du recapteur, l'importance du service rendu au neutre, enfin le montant du droit de recousse, une sentence de tribunal est indispensable. Hautefeuille pense que les tribunaux de la nation du recapteur ne sont pas en état d'apprécier le service rendu au neutre; ce n'est pas eux, dit-il, mais les tribunaux du capteur qui peuvent déterminer si la prise devait être libérée ou condamnée. Cette objection ne nous paraît pas fondée. Un juge des prises expérimenté pouvra toujours, en se guidant sur l'analogie des précédents, fixer avec une assez grande probabilité, (et la justice ne prétend pas à la vérité absolue) comment un tribunal étranger aurait jugé tel ou tel cas.

Si le navire neutre repris était déjà condamné, la reprise appartient à celui qui a opéré la recousse; il lui appartient irrévocablement si la condamnation a été conforme aux règles internationales. Le propriétaire primitif a perdu tous ses droits et ne peut rien réclamer.

Si au contraire la condamnation a été injuste, le recapteur ne peut succéder qu'aux droits qu'avait le capteur: „Nemo plus juris in alterum transferre potest quam ipse habet.“ Ce principe doit être appliqué aussi à ce transfert involontaire. Le souverain neutre devrait donc entamer avec le souverain du recapteur des négociations relatives au défaut de validité de la condamnation. Le défaut une fois reconnu, la propriété de la reprise ne peut être laissée

[1] Hautefeuille, IV, p. 380—387.

au recapteur; elle doit être restituée au neutre moyennant une récompense à déterminer par le tribunal des prises. Si cela n'avait pas lieu, le droit international autoriserait le souverain neutre à des représailles.[1]

[1] Nous verrons dans le paragraphe suivant que, dans le cas de la condamnation injuste d'une prise, des négociations peuvent également avoir lieu entre le souverain du neutre et celui du capteur. Car la sentence du tribunal lie le capteur et ne lie pas sans retour le neutre. Si les négociations diplomatiques sont impuissantes à modifier une sentence injuste, les principes internationaux autorisent le souverain neutre à des représailles. (Wheaton, II, p. 49—50).

CHAPITRE SIXIÈME.

LES TRIBUNAUX DES PRISES.

DE LA COMPÉTENCE EN MATIÈRE DE PRISES.

Nous avons vu dans le chapitre précédent que la saisie d'un vaisseau neutre ou de sa cargaison n'a, jusqu'à confirmation par une sentence judiciaire, qu'un caractère provisoire. Suivant les principes internationaux généralement reconnus, la simple saisie ne détruit pas la propriété des neutres; pour qu'une telle destruction ait lieu, il faut que les choses capturées soient condamnées dans les formes par un tribunal. Si au contraire la sentence ordonne le relâchement, le capteur, nous le verrons, est condamné d'ordinaire à supporter les frais, souvent même à dédommager le neutre.

On a de tous temps reconnu le principe qu'en matière de prises, la décision appartient à l'état belligérant. Cette règle est explicitement formulée dans un grand nombre de traités, dont Meno Pöhls[1] nous donne l'énumération; elle n'a été mise en question ni par les traités d'Utrecht, ni par les neutralités armées, ni par la déclaration du 16 Avril 1856. Il n'existe en tout que deux traités qui confèrent la compétence au souverain neutre; encore ces deux

[1] Meno Pöhls, p. 1226 et 1227.

traités datent-ils du XVII. siècle; le premier fut conclu en 1661 entre la Grande-Bretagne et l'Espagne; le second le 1 Juillet 1670 entre la Grande-Bretagne et la Suède.[1] L'article trois de celui-ci se termine en ces termes: „Mais si les sujets de l'un ou l'autre prince osaient agir au contraire de ces présentes, alors le roi dont les sujets en auront agi ainsi sera obligé de faire procéder contre eux avec toute sévérité comme contre des séditieux et infracteurs de l'alliance.“[2]

Le principe qui confère la compétence au souverain belligérant est donc suffisamment établi; l'on comprend qu'il y ait peu ou pas d'exemple que l'application en ait soulevé des protestations de la part d'un souverain neutre.

Il ne faut pas voir des protestations contre le principe dans des représailles occasionnées quelquefois par une application injuste du principe et la complication illégale qui en était résultée. Dans un cas pareil, l'emploi de représailles a toujours été permis; les plus ardents défenseurs des droits des belligérants ne discutent que les limites.

C'est ainsi qu'un publiciste anglais renommé, Rutherford, dit que la décision appartient assurément au souverain belligérant, qui seul a la surveillance de ses vaisséaux de guerre et de ses corsaires. Mais la décision n'oblige d'une manière absolue que ses sujets; elle n'oblige les neutres qu'en tant qu'elle n'est pas injuste et n'autorise pas leur souverain à des représailles. Rutherford poursuit en ces termes: „Après que la sentence de la cour inférieure a été ainsi confirmée, les réclamants étrangers peuvent s'adresser à leur gouvernement pour obtenir remède s'ils se croient lésés. Mais le droit des gens ne leur accordera de remède qu'autant qu'ils auront été réellement lésés. Quant

[1] Büsch, l. c. chap. VI, § 6.
[2] Dumont *corps diplom.* T. I, p. 132.

la chose est poussée à ce point, les deux états deviennent partie dans la controverse. Et puisque le droit naturel, qu'il s'applique aux individus ou aux sociétés civiles, a horreur de l'emploi de la force jusqu'à ce que la force devienne nécessaire, le gouvernement suprême de l'état neutre, avant d'en venir à une guerre solennelle ou à des représailles doit s'adresser au gouvernement suprême de l'autre état, et pour se convaincre qu'il a été bien informé et en même temps pour aviser aux moyens de déterminer la controverse par une méthode moins extrême."[1]

Wheaton se prononce dans le même sens; le souverain belligérant reste suivant lui responsable vis-à-vis du souverain neutre pour toutes les injustices commises par les tribunaux belligérants au détriment de sujets neutres.[2] Ces principes furent appliqués avec beaucoup de sévérité en 1747. A la suite de condamnation de vaisseaux prussiens par des tribunaux anglais, Frédéric le Grand fit saisir les intérêts de capitaux anglais garantis par des revenus qui avaient leur source en Silésie. Cet événement, qui fit en son temps beaucoup de bruit dans le monde politique, est en général raconté comme si le roi avait voulu refuser aux belligérants la compétence en matière de prises. Ce n'est pourtant pas là ce qui s'est passé. On ne contestait que la justesse des condamnations anglaises, prononcées suivant des principes faux. Le principe que le pavillon couvre la marchandise était violé; la notion de contrebande avait reçu une extension arbitraire. C'est contre ces deux faits que Frédéric II. protesta. A ces protestations, l'Angleterre opposa un mémoire rédigé par des jurisconsulles considérés et que Montesquieu[3] se

[1] T. Rutherford, *institutes of natural law*, Lond. 1754, Vol. II, chap. 9, § 19.

[2] Wheaton, II, p. 49—51.

[3] Montequieu, *Oeuvres*, Tom. 8; let. 45, p. 136. Edition de Zweibrücken, 1784.

hâta de déclarer une „réponse sans réplique.“ On y posait en principe que l'état neutre n'était autorisé à des représailles que lorsque les tribunaux des prises des belligérants, dont la compétence reposait sur l'usage non-interrompu des peuples d'Europe, avaient rendu des arrêts d'une injustice incontestable. Là-dessus, le roi chargea une commission de soumettre à un nouvel examen les décisions des tribunaux anglais. L'Angleterre prostesta contre cette manière de faire, prétendant que la décision en matière de prises appartenait exclusivement aux belligérants. „Tout prince ami,“ poursuit la note anglaise, „a le droit de demander que justice soit rendue à ses sujets devant ces cours, d'après le droit des gens ou les traités particuliers quand il en existe. Si, in re minime dubia, ces cours procèdent sur des fondemens directement opposés au droit des gens ou aux traités subsistants, l'état neutre a le droit de se plaindre de pareilles sentences.“ Un mémoire prussien, envoyé en 1752 au gouvernement anglais, réplique que celui-ci avait violé le droit des gens en n'appliquant que ses lois internes. Il ajoutait que deux puissances en contestation ne peuvent s'appuyer sur leurs lois internes; car il y a toujours une des parties qui n'y est pas soumise. Les tractations doivent avoir lieu à l'amiable de cour à cour et s'appuyer exclusivement sur les principes du droit international et sur des moyens que ces principes autorisent.

Le traité de Westminster accorda au roi pour ces vaisseaux une indemnité de vingt mille livres sterling.[1] Le procédé de Frédéric II n'était donc pas un acte d'arbitraire; comme Wheaton[2] le remarque, il était parfaitement justifié.[3]

[1] Le traité est reproduit dans Jenkinson, *Collection*, Part. III, p. 58.

[2] Wheaton, II, p. 55.

[3] On trouve dans Martens, *Erzählungen etc.*, Part. I, p. 236 à 284 un exposé détaillé et complet de ce cas remarquable, avec citation des

Sans doute, Vattel dit que les décisions des tribunaux des prises obligent aussi les sujets neutres „excepté le cas de déni de justice ou d'injustice palpable et évidente, ou d'une violation manifeste des règles et des formes."[1] Mais ces expressions sont évidemment trop vagues pour pouvoir servir de base à un raisonnement juridique; il faut laisser aux souverains neutres le droit de soumettre à un examen les décisions des tribunaux des prises, de demander la rectification des injustices grandes et petites qu'ils y trouveraient, et au besoin de se les procurer par la force. Jusqu'où les neutres doivent-ils aller dans cette voie, c'est là une question dont la réponse appartient exclusivement à la politique.

Un expédient que l'on emploie quelquefois lorsque les neutres font des objections aux décisions des tribunaux belligérants consiste à faire trancher la question par des commissions d'arbitres nommés par les deux parties. Le traité de 1794 entre l'Angleterre et les États-Unis prescrit expressément l'emploi de ce moyen pour mettre fin aux conflits.

Wheaton nous raconte un cas remarquable dans lequel on a suivi cette voie. Un vaisseau américain avait été condamné pendant la dernière guerre entre le Danemark et l'Angleterre par les tribunaux danois. Les États-Unis demandèrent la révision de la sentence par un tribunal nommé par les deux puissances; le Danemark refusa. Les États-Unis reconnurent alors que la chose devait être considérée comme réglée au point de vue du droit privé et entre les anciennes parties. Il s'agissait seulement de „déterminer de gouvernement à gouvernement s'il avait été commis quelque injustice par les tribunaux d'une puissance

pièces justificatives et des notes échangées à cette occasion entre la Prusse et l'Angleterre.

[1] Vattel, III, chap. VII, § 84.

aux citoyens de l'autre, et de décider quelle indemnité devrait être accordée à ces derniers." Le Danemark accepta cette nouvelle proposition, et s'engagea par un traité à s'y conformer à l'avenir. [1]

On peut dire que les procédés employés dans les cas de sentences injustes confirment la compétence des belligérants. Celle-ci, nous le verrons bientôt, est défendue par la plupart des publicistes; elle est incontestablement la règle générale, mais elle souffre quelques exceptions dont la plus ou moins grande étendue est encore matière à controverses.

Lorsqu'un vaisseau neutre est saisi en haute mer, il est de règle de le conduire dans un port de la nation du capteur. Les belligérants ont l'usage de donner à ce sujet à leurs croiseurs des instructions complètes. Mais il arrive quelquefois que le capteur se voit obligé de relâcher avec sa prise dans un port neutre, voire même dans un port ennemi. Lorsque le capteur relâche dans un port de sa nation, ce qui est le cas ordinaire, la compétence du belligérant est incontestable. Si le capteur relâche dans un port ennemi, il y a reprise; nous avons déjà exposé les conséquences juridiques de cette éventualité. Suivant les principes que nous avons développés, la décision appartient alors au recapteur qui doit en tous cas rendre au propriétaire primitif les prises non encore condamnées. Hautefeuille demande que cela ait lieu sans décision juridique préalable, inutile suivant lui en cas de reprise.[2] La décision juridique est inutile en effet lorsque le recapteur renonce à la rémuneration à laquelle il a droit; mais s'il n'y renonce pas, une décision juridique est, suivant les principes exposés plus haut, nécessaire pour en fixer le montant.

[1] Wheaton, II, p. 57 et 58. On peut voir ce traité dans Martens, *recueil nouveau*, VIII, p. 360.

[2] Hautefeuille, IV, p. 323.

Si le capteur relâche dans un port neutre, il faut distinguer si le port appartient au souverain du navire capturé ou à un autre. S'il appartient à un autre, la question est assez simple. Il n'y a qu'un très-petit nombre de publicistes isolés qui aient essayé de défendre la compétence d'un souverain neutre étranger au navire capturé; les cas où un tel souverain a réclamé cette compétence sont très-rares également. Azuni, ardent défenseur des souverains neutres étrangers en cette matière, ne peut apporter à l'appui de son opinion qu'un petit nombre de cas pratiques et deux traités seulement. Ce sont les traités du 11 Janvier 1787 entre la Russie et la France, et du 14 Janvier entre la Russie et le royaume de Naples, qui contiennent l'un et l'autre une disposition dans le sens indiqué. Ces deux exceptions insignifiantes ne suffisent pas à établir une règle nouvelle; elles confirment plutôt le principe général qui accorde en matières de prises la compétence au souverain du capteur. Phillimore fait remarquer que la pratique générale des puissances maritimes, en particulier celles de la France, de l'Angleterre et des États-Unis reconnaissent la compétence du capteur même dans le cas particulier dont il s'agit ici, et que la pratique de l'Espagne ne s'écarte de cette règle que dans un cas spécial. Un règlement espagnol du 14 Juin 1797 dit que les prises neutres amenées par le capteur dans un port espagnol seront jugées par les tribunaux espagnols lorsque la cargaison en appartiendra au moins pour la moitié à des sujets espagnols.[1] Azuni affirme que la compétence du souverain neutre est la conséquence immédiate de principes généraux de droit; mais il ne donne pas les preuves à l'appui de son affirmation. Il ne fournit qu'un seul argument assez étrange; il dit qu'un grand nombre de traités contiennent la disposition expresse que le sou-

[1] Phillimore, III, p. 480.

verain du capteur aura à connaître des cas où la prise sera amenée dans un port neutre étranger. Azuni en déduit que la compétence du souverain neutre étranger doit être établie en droit commun international; car autrement, la disposition mentionnée n'aurait pas été nécessaire.[1] Cet argument se réfute de lui-même; une telle manière d'envisager les choses conduirait à la conséquence absurde que toutes les dispositions contenues dans un traité, ainsi les prohibitions relatives à la contrebande et au blocus, sont contraires au droit commun.

Dans les principes généraux du droit nous ne voyons pas de raison pour accorder aux souverains neutres étrangers une jurisdiction sur les capteurs et les captures auxquels il donne asyle. Hautefeuille remarque qu'il n'est pas du tout dans l'intérêt du souverain neutre de se mêler d'affaires qui ne le regardent pas; il s'exposerait par là à toutes sortes de difficultés.[2] Le souverain neutre ne peut pas non plus demander jurisdiction sur les prises comme équivalent de l'asile accordé au capteur. Le capteur ne peut pas disposer comme de son droit privé de la compétence de son souverain; le transfert de jurisdiction ne pourrait guère s'opérer que par le souverain auquel la jurisdiction appartient avec l'assentiment du propriétaire des choses capturées.

Azuni est au fond le seul publiciste qui défende la compétence du souverain neutre étranger. Galiani, qui accorde la compétence en matières de prises au souverain du neutre, dit que quelquefois un souverain neutre étranger est compétent; ainsi lorsque le capteur qui a relâché dans uu port étranger maltraite la prise et son équipage. Il est évident que dans un pareil cas, l'humanité oblige le souverain étranger à protéger l'équipage en

[1] Azuni, l. c. II, chap. 4, art. 3, § 8.
[2] Hautefeuille, IV, p. 326.

question, mais qu'il ne peut découler de ce devoir aucune juridiction. [1]

Le cas est plus difficile lorsque le capteur relâche dans un port appartenant au souverain du neutre. Il y a deux opinions en présence; suivant l'une, c'est le souverain du capteur, suivant l'autre le souverain du neutre qui est compétent. La plupart des publicistes allemands et quelques écrivains français et italiens attribuent la juridiction au souverain du neutre. Le principe est considéré comme bien établi en particulier par les Allemands Jouffroy, Poehls, Kaltenborn, Martens, Heffter; [2] par les Français Hautefeuille et Massé. Les deux derniers font toutefois quelques restrictions. Suivant Hautefeuille, lorsqu'un navire saisi est amené dans un port appartenant au même souverain, celui-ci a le „droit évident" d'examiner si la saisie a été opérée conformément aux principes internationaux. Si ces principes ont été violés, le souverain du navire a le droit d'en exiger le relâchement; si au contraire la prise est en règle, la condamnation doit être prononcée par le souverain du capteur. [3]

[1] Galliani, *dei doveri dei principi*, I, chap. 9, § 8. Nous parlerons encore dans le prochain paragraphe de la théorie de Hübner sur la juridiction des prises, Hübner veut faire juger toutes ces contestations, même quand la prise neutre est amenée dans un port neutre, par des commissions mixtes. Dans le cas qui nous occupe, ces commissions seraient nommées par le souverain du capteur, le souverain du neutre capturé et le souverain du port neutre.

[2] Jouffroy, p. 296. Pöhls, p. 1225. Kaltenborn, II, p. 489. Martens, *essai etc.* § 36. Heffter, p. 309. La plupart de ces publicistes se bornent à indiquer cette juridiction comme une règle établie. Jouffroy seul cherche à donner une base juridique à son point de vue. Voici ce qu'il dit: „Rien ne l'empêche, (le souverain neutre) ce me semble, de prendre connaissance du fait. Le corps du délit est dans son territoire; l'accusé s'y trouve également; il est de plus son sujet. Le gouvernement peut donc évoquer cette cause, obliger le croiseur à intenter son procès par devant les tribunaux ordinaires; sinon, instruire la cause d'office et prononcer. Le croiseur pourrait aussi peu décliner cette juridiction, que les propriétaires de navires saisis ne peuvent décliner celle de la puissance belligérante."

[3] Hautefeuille, IV, p. 338.

Massé se prononce dans le même sens.[1] L'Italien Azuni accorde, nous l'avons vu, la jurisdiction au souverain du port neutre où la prise a été amenée; il n'y a rien à changer si le souverain du port neutre est en même temps souverain du navire saisi. Ortolan estime aussi que le souverain d'un navire illégalement capturé peut exiger le relâchement. „L'état neutre," dit-il à ce sujet, „n'exerce pas en cela une véritable jurisdiction des prises; il ne prétend pas s'ériger en juge entre les belligérants et décider si leurs actes, quant à ce qui les concerne respectivement sont légitimes ou illégitimes. Une violation de sa propre autorité, une lèsion de ses propres intérêts qu'il juge illégale a eu lieu; les circonstances mettent en son pouvoir les moyens de se faire justice et il le fait. Toujours le même principe que n'ayant pas de juge supérieur dont il soit forcé de reconnaître le pouvoir, il est autorisé à maintenir et à apprécier lui-même son droit."[2] Il ne pourrait être question toutefois d'un tel droit de se faire justice à soi-même qu'à défaut d'un juge légitime établi par les règlements internationaux. Mais ce juge existe; c'est le tribunal des prises de la nation du capteur. La puissance neutre n'est autorisé à se faire justice à lui-même que lorsque le juge régulier a prouvé par sa sentence que son intention n'était pas de faire respecter le droit.

Galiani reconnaît la compétence du souverain neutre en tant que les biens capturés appartiennent à ses sujets; en dehors de là, la juridiction appartient au tribunal du capteur.[3]

La compétence du souverain neutre est combattue par Lampredi,[4] les auteurs anglais, par la plupart des publi-

[1] Massé, *droit commercial*, I, liv. 2, tit. 1, chap. 2, sect. 3, § 5.
[2] Ortolan, II, p. 307.
[3] Galliani, I, chap. 9, § 8.
[4] Lampredi, l. c. § 14.

cistes américains, en particulier par Wheaton, enfin par Pistoye et Duverdy.[1] Ces derniers écrivains attirent l'attention sur un point qui nous parait décisif; la compétence qui appartient au souverain du capteur ne peut pas, disent-ils, être transférée au souverain neutre par l'asile accordé. En retour de cet asile le souverain neutre peut demander tout au plus le relâchement de la prise, mais non pas la juridiction en matière de prises. C'est ainsi que Pistoye et Duverdy expliquent et justifient la disposition de l'ordonnance de 1681, qui fait relâcher tous les biens saisis appartenant à des sujets français et amenés dans un port français.[2]

Phillimore partage absolument la manière de voir de Pistoye et Duverdy; il admet complétement leur explication de l'article de l'ordonnance de 1681 dont nous venons de parler.[3] Déjà Valin avait fait observer que cette disposition se justifiait „par voie de compensation“ en retour de l'asile accordé.[4] Wheaton objecte, avec raison à notre sens, qu'une telle condition ne s'entend pas d'elle-même, mais que le souverain neutre doit l'exprimer formellement chaque fois qu'il accorde l'asile.[5] Pour nous, nous voudrions faire un pas de plus, et interdire au souverain neutre une telle condition. Si le sujet neutre a réellement violé le droit international, son souverain en réclamant son relâchement se rendra complice de cette violation, et en assumera la responsabilité vis-à-vis du souverain belligérant. Le souverain neutre n'est vraiment

[1] Pistoye et Duvedy, II, p. 186.

[2] Liv. III, tit. 9, art. 15 de l'*ordonnance de* 1681. Nous y lisons: „Si dans les prises amenées dans nos ports par les navires de guerre armés sous commission étrangère, il se trouve des marchandises qui soient à nos sujets ou alliés, celles de nos sujets leur seront rendues, et les autres ne pourront être mises en magasin ni achetées par aucune personne sous quelque prétexte que ce puisse être.“

[3] Phillimore, III, p. 481.

[4] Valin, *commentaire sur l'ordonnance de la marine*, T. II, p. 274.

[5] Wheaton, II, p. 45.

fondé à réclamer le relâchement que lorsque la saisie est injuste. Mais c'est au souverain du capteur seul qu'il appartient de décider qu'elle l'est. Il ne nous semble pas que l'on puisse faire à cette manière de voir une opposition sérieuse au point de vue du droit positif. Mais s'il s'agissait d'établir un nouveau principe international, si nous raisonnions *de lege ferenda,* nous nous rangerions à la théorie de Wheaton; nous irions même jusqu'à transférer, dans le cas dont il s'agit ici, la jurisdiction au souverain neutre. La disposition de l'ordonnance de 1681 dont nous avont parlé n'a pas la valeur d'un principe international; elle n'est pas conforme à la pratique internationale; dans les législations privées, elle ne trouve son équivalent que dans le règlement espagnol du 14 Juin 1797, qui reconnaît dans notre cas la compétence du souverain neutre.[1] C'est pour cela, disons le en terminant, que Lampredi comprend la question de la compétence du souverain neutre de la même manière que nous.[2]

Le souverain du capteur est donc compétent dans tous les cas où la saisie a lieu en haute mer; pourvu toutefois que cette saisie soit opérée par un organe autorisé et sans préjudice des droits que les gouvernements neutres sont spécialement chargés de défendre. Si au contraire la saisie a eu lieu dans les eaux d'une puissance neutre, il est universellement admis que le neutre dont la souveraineté est ainsi violée a le droit d'exiger le relâchement de la prise. La réparation sera exigée au besoin par voie diplomatique; mais si la prise est amenée dans un des ports du souverain lésé, celui-ci est incontestablement autorisé à opérer lui-même le relâchement. Hautefeuille ajoute avec raison que le souverain neutre a encore le droit de faire condamner par ses tribunaux le capteur, comme tout

[1] Phillimore, III, p. 481.
[2] Lampredi, l. c. § 14. Traduction de Peuchet, I, p. 171.

autre étranger qui se rend coupable d'un crime sur son territoire.[1]

La puissance neutre est encore compétente lorsque le capteur a violé des droits qu'elle est chargée de défendre; ainsi lorsqu'un vaisseau neutre est poursuivi et saisi avant le délai de vingt-quatre heures par un vaisseau belligérant qui se trouvait dans le même port.[2]

Toute puissance neutre dans le port de laquelle une prise neutre est amenée a incontestablement le droit et le devoir d'examiner, sur la demande du propriétaire ou du capitaine des biens capturés, si la saisie a été opérée par un organe autorisé. La faculté d'opérer des saisies n'appartient, chez les nations qui ont donné leur adhésion à la déclaration du 16 Avril 1856, qu'aux seuls vaisseaux de guerre; chez les autres nations, elle appartient encore aux vaisseaux particuliers qui ont été pourvus par leurs souverains de lettres de marque régulières. Si, conformément à ces principes, le capteur n'est pas autorisé à capturer, il s'est rendu coupable de piraterie; le navire neutre doit être immédiatement relâché par le souverain du port. Il est en effet généralement admis que toute puissance doit protéger contre les pirates, ces „hostes generis humani“ suivant l'expression de Bacon les sujets étrangers comme ses propres ressortissants.[3]

Les cas que nous venons de mentionner ne sont pas à vrai dire des exceptions à la règle générale qui accorde

[1] Hautefeuille, IV, p. 328.

[2] Heffter, p. 309.

[3] Hautefeuille, IV, p. 330. Jouffroy, p. 295. Bynkershoek, *quaest. juris*, I, cap. XVII, p. 127 et 128, dit que lorsque les biens saisis par un tel capteur appartiennent à un sujet du souverain neutre, ce dernier peut punir le capteur comme pirate. Hautefeuille accorde ce droit à la puissance même quand le lésé n'est pas son sujet; il convient cependant, que dans ce cas il n'entre pas dans sa compétence de condamner le pirate à dédommager le neutre. Ce qui le confirme dans cette opinion, c'est que le crime n'a pas été commis dans la juridition de la puissance neutre et n'a pu par conséquent léser ses droits de souveraineté. Ce principe appliqué avec conséquence mènerait nécessairement à lui refuser toute action contre le neutre.

au souverain du capteur la juridiction en matière de prises. Il ne s'agit pas là en effet de savoir si la capture est légale ou si le vaisseau capturé a violé ces devoirs de neutre. Tout résulte du fait que le capteur a violé les droits de souveraineté d'une puissance neutre, en faisant une capture à laquelle il n'était pas autorisé.

Il nous reste à dire quelques mots de la constitution des tribunaux des prises dans les différents pays.

Nous avons vu dans le chapitre précédent que la pratique des puissances qui veulent faire condamner par leurs consuls ou leurs ambassadeurs des prises neutres dans un port neutre n'a pas de fondement en droit international. La condamnation doit toujours être prononcée par des tribunaux établis à cet effet par le souverain du capteur dans son propre territoire. Ce sont en général des cours spéciales, nanties de leurs fonctions pour la durée d'une guerre déterminée.

En Angleterre, depuis l'an 1740, la compétence en matière de prises est déléguée au commencement de chaque guerre à la cour de l'Amirauté par des pleins-pouvoirs expédiés sous le grand sceau royal. Les avocats de cette cour forment un collége particulier d'où l'on tire les principaux conseillers de la couronne pour les questions de droit international. Des sentences de ce tribunal des prises on peut en appeler à la division judiciaire du conseil du roi, composée des jurisconsultes les plus éminents du royaume. Les décisions de cette seconde cour sont sans appel; elles ont la forme d'une prière adressée à la Couronne de confirmer ou de modifier le prononcé de la première instance. Phillimore dit à ce sujet que la Couronne n'a jamais songé, à ne pas se conformer à cette prière, et que la constitution ne lui permettrait peut-être pas d'agir autrement.[1]

[1] Phillimore, III, p. 547 à 550. Wildmann, II, p. 359 et 360.

En France, les décisions en matières de prises étaient dans les premiers temps prononcées au nom de l'amiral par les officiers de l'amirauté. Une ordonnance de 1400 réserve toutefois à l'amiral lui-même les cas les plus importants. Le règlement du 9 Mars 1695 donne à l'amiral pour l'assister un conseil des prises, qui toutefois prononce en son nom, qu'il soit présent ou absent. Le règlement dispose „que les officiers des siéges d'amirauté établis dans les ports du royaume feraient les instructions concernant les prises et les échouements, circonstances et dépendances, jusqu'au jugement définitif exclusivement, et qu'elles seraient jugées en première instance par le Sieur comte de Toulouse, amiral de France, et les Sieurs commissaires qui seraient nommés et choisis par Sa Majesté pour tenir conseil près de lui, et, par appel, au conseil royal des finances, au rapport du secrétaire d'État ayant le département de la marine.“ Suivant le règlement du 19 Juillet 1778, en devait en appeler d'abord au Conseil d'État, et de là en dernière instance au Conseil royal des finances. La République suspendit d'abord le Conseil des prises et en transféra la compétence aux tribunaux de commerce. Après de rapides transformations le premier consul Bonaparte rétablit par un arrêté du 6 germinal de l'an VIII un conseil des prises à Paris. En même temps, il créa dans chaque port de la France, des colonies et des pays neutres des tribunaux spéciaux, auxquels fut attribuée une juridiction restreinte, mais dont l'un des membres était chargé de l'instruction des prises qui était confiée aux amirautés sous l'ancien régime et aux juges de paix par la loi du 3 brumaire an IV. Le tribunal des prises de Paris était composé d'un président, qui devait être membre du Conseil d'État et de 8 assesseurs. Les décisions devaient être prises par cinq juges.[1]

[1] Pistoye et Duverdy, II, p. 140—193.

Pendant la guerre d'Orient, Napoléon III a aboli les commissions consulaires créées par cet arrêté et établies dans les pays neutres pour prononcer en matières de prises. En revanche, le conseil des prises fut reconstitué à Paris en 1856.[1]

En Espagne, une ordonnance du 1 Juillet 1779 attribue la jurisdiction des prises en première instance au ministre de la marine, en seconde instance à un conseil de guerre. La Hollande a pour les matières de prises un tribunal d'amirauté spécial.[2] En Danemarck, il est d'usage d'instituer pour chaque guerre, et dans chaque cercle judiciaire où se trouve un port de mer un tribunal d'instruction pour les prises, et c'est ce qui a eu lieu dans la dernière campagne. Mais ces tribunaux se bornent à l'instruction. La sentence est prononcée en première instance par le tribunal d'amirauté qni siège à Copenhague; en seconde instance par la Cour suprême de l'Amirauté. La Suède a un tribunal d'amirauté spécial; les États-Unis se servent en première instance des tribunaux de district, en seconde instance des tribunaux de cercle;[3] en dernière instance d'un tribunal suprême formé d'un président et de huit membres dont cinq ou moins doivent prendre part à la décision. Ce tribunal est encore compétent dans plusieurs autres questions de droit international.[4] En Prusse, il n'y a pas eu jusqu'ici de tribunaux des prises. Le règlement du 20 Juin 1864, promulgué à l'occasion de la guerre avec le Danemarck, a institué pour la première fois à Berlin un conseil des prises. Le conseil est composé d'un président et de six assesseurs, nommés par le roi ainsi qu'un procureur général spécial. Le président doit être qualifié pour les fonctions judiciaires les plus élevées;

[1] Phillimore, III, p. 545.
[2] Phillimore, III, p. 544.
[3] Pöhls, l. c. p. 1228—1230.
[4] Kent, *comment.*, p. 331 et 332.

parmi les autres membres du conseil, il doit se trouver un officier supérieur de la marine, un conseiller rapporteur du ministère de la marine et du ministère des affaires étrangères et deux juges actuellement en fonctions. Des décicions du conseil des prises on appelle au conseil supérieur des prises, présidé par le président ou un vice-président du tribunal suprême, et composé en outre d'un directeur du ministère des affaires étrangères et du commerce, et de trois conseillers de la Cour suprême. Le ministre de la Justice a déclaré dans la Chambre des Députés que le Conseil des prises et le Conseil supérieur des prises ne devaient pas être considérés comme des corps permanents, et qu'ils n'étaient créées que pour la durée de la guerre alors entreprise.

La jurisdiction des prises appartient donc partout, non pas aux tribunaux ordinaires, mais à des corps particuliers, en général à des tribunaux spéciaux. Un pareil état de choses a bien sa raison d'être, ainsi que le remarque judicieusement Hautefeuille: „Le magistrat ordinaire," dit-il, „est indépendant même de son souverain par le coeur, par le sentiment de justice qui le distingue toujours des autres citoyens; mais il est habitué à une obéissance passive aux lois de son pays, et l'on a vu combien l'intervention des lois civiles, des lois particulières, est nuisible dans les relations internationales. D'ailleurs, il est en général peu versé dans la science du droit public. L'homme spécial dont les études ont été dirigées vers l'étude approfondie de cette science particulière est plus apte à bien juger ces causes exceptionelles."[1]

[1] Hautefeuille, IV, p. 349.

EXPOSÉ THÉORIQUE DE LA JURIDITION DES PRISES.

Les publicistes se sont de tous temps occupés spécialement de la question de compétence en matière de prises. La plupart d'entre eux sont d'accord que la pratique suivie jusqu'ici est théoriquement juste; un petit nombre seulement estime que la jurisdiction des prises devrait en principe appartenir soit au souverain neutre, soit à des commissions mixtes.

Cette dernière théorie a été défendue pour la première fois par Hübner. Il fait observer que la jurisdiction des puissances belligérantes n'est pas fondée, parce que le délit a été commis en dehors de son territoire, en haute mer et que c'est là aussi que le saisie a été opérée. On ne peut pas dire non plus que le propriétaire neutre se soit soumis librement à la juridiction de la puissance neutre dans le port de laquelle la prise a été amenée; car la violence a été employée. Cette juridiction viole en outre le principe fondamental que nul ne doit être juge dans sa propre cause. „Leur juridiction," dit Hübner, „est contraire aux principes de toute jurisprudence en ce qu'étant obligés de juger selon les lois du pays, ils deviennent juges et parties." C'est pour cela que Hübner propose de faire juger les contestations relatives aux prises par des commissions mixtes, composées d'un agent diplomatique ou d'un consul du souverain neutre et de délégués du souverain belligérant.[1]

Suivant Galiani au contraire, le souverain neutre doit seul être compétent. La haute mer n'appartenant à per-

[1] Hübner, l. c. II, part. 1, p. 182.

sonne, aucun belligérant ne peut s'arroger la juridiction sur des navires ou des cargaisons neutres qu'il y a saisies. Il est autorisé seulement à saisir ces objets pour faire respecter ses droits internationaux; mais il doit ensuite les livrer à leur juge naturel, au souverain du propriétaire dont il ne peut sans offense mettre la justice en question. Il appartient en revanche au souverain du capteur de s'assurer de la neutralité du navire saisi; la compétence en cette matière lui appartient dans le cas que les papieres d'equipage ne sont pas en ordre. Si le souverain neutre a délivré de faux papiers ou autorisé un navive ennemi a prendre le pavillon neutre, il est devenu partie et ne peut plus être juge.[1]

Galiani reconnait la complète nouveauté de sa théorie. Celle-ci n'a pas non plus, que nous sachions, trouvé un seul adhérent parmi les publicistes. Hübner a été plus heureux; ses propositions ont été approuvées par plusieurs publicistes allemands distingués, entre autres par Martens[2] et Klüber.[3] En général pourtant, les publicistes modernes, nous l'avons vu, défendent la compétence du belligérant. Les Anglais et les Américains s'appuient sur la coutume constante des puissances, mais n'en cherchent pas les motifs théoriques.[4] Cette dernière tâche a été tentée avec

[1] Galliani, l. c. chap. 9, § 8. Nau cite dans son *Völkerseerecht*, § 216 plusieurs cas dans lesquels on a réellement accordé cette juridiction au souverain neutre.

[2] Martens, *précis du droit des gens*, § 312.

[3] Klüber, *europäisches Völkerrecht*, § 296.

[4] C'est ainsi par exemple que Phillimore se borne à faire, III, p. 468, la remarque suivante: „The answer of this question (quel juge est compétent en matière de prises neutres) has, with an exception presently to be noticed, been universally the court of the captor or of his ally; — for as we have seen, „unam constituunt civitatem."

Wheaton, II, p. 43, fait la remarque suivante: „La validité des captures maritimes doit être déterminée par une cour du gouvernement de celui qui a fait la capture, siégeant soit dans son pays même soit dans le pays de son allié. Cette règle de juridiction s'applique, soit que la propriété capturée ait été conduite dans le port de celui qui a fait la capture soit qu'elle ait été conduite dans le port d'un allié, ou

d'autant plus d'ardeur par les publicistes allemands, français et italiens.

La plupart des publicistes accordent la décision au souverain du belligérant comme *forum arresti sive deprehensionis*. Heffter dit à ce sujet: „Cette juridiction a été, dans les derniers temps, exercée par tous les belligérants sans soulever d'opposition pratique, malgré les inconvéniens signalés depuis le milieu du siècle passé par les théoriciens, quelquefois même malgré leurs dénégations formelles. Si cette juridiction, comme cela a lieu quelquefois est fondée sur des traités positifs, il n'y a pas matière à controverse; mais en dehors de ces cas, nous ne saurions y voir qu'une mesure politique, qu'on ne peut défendre juridiquement que par l'analogie du forum *arresti sive deprehensionis,* et cela même à condition seulement qu'elle se borne aux cas de violation réelle des droits des belligérants par des sujets neutres.“[2]

La juridiction du belligérant est défendue avec chaleur par Lampredi. Mais cet écrivain, sans prendre en considération la proposition de Hübner, constate seulement la superiorité des droits du souverain belligérant sur ceux du souverain neutre. „Peut-on prétendre,“ dit-il, „que le

dans un port neutre. A l'égard, du premier cas il ne peut y avoir de doute.“ Vient ensuite un examen détaillé de cette juridiction dans les deux autres cas.

[2] Heffter, p. 308. Kaltenborn, II, p. 487, s'expriment dans le même sens. D'autres publicistes allemands, tels que Jouffroy, p. 292, Nau, § 215, s'appuient surtout sur la pratique constante des puissances. Steck, dans son *essai sur divers sujets relatifs à la navigation*, p. 82, établit unc théorie particulière. Il fait observer que c'est le capteur qui est l'accusé, de telle sorte que le neutre doit suivre le capteur devant le *forum personale* de ce dernier. Il est vrai que les différends en matière de prises prennent dans la plupart des états la forme d'une réclamation, dans laquelle le neutre est le demandeur. Mais Steck oublie que, sans parler du fait que la forme du procès n'a pas une influence décisive sur la question de compétence, le prononcé du tribunal est nécessaire dans les cas mêmes où le neutre capturé ne réclame pas. Le capteur doit, dans un procès sommaire, prouver la légitimite de la prise, dont le relâchement doit avoir lieu si cette preuve ne peut se faire.

jugement doit être prononcé non par le souverain lésé, mais par celui de l'autur du délit? Si les sujets d'une puissance amie me font un tort ou une injure et que j'aie un moyen d'en obtenir satisfaction en retenant le coupable, devrai-je m'en abstenir, me contenter de prendre pour juge un souverain étranger et attendre son jugement, moi souverain qui ne suis comptable de mes actions à personne? La qualité de sujet étranger ne diminue ni altère en aucune façon le droit des belligérants, puisqu'entre personnes qui vivent dans l'état de nature, le jugement de la réalité d'une injure et de l'étendue de la réparation est laissé à l'arbitre de l'offensé et non de celui par qui l'offense a été commise.“ [1]

La juridiction du belligérant est défendue aussi par plusieurs publicistes français qui cherchent à lui donner une base théorique; entre autres par Rayneval, Massé, Pistoye et Duverdy et Hautefeuille. Rayneval remarque que la mission du tribunal des prises est de déterminer si le capteur était autorisé à saisir le vaisseau neutre. S'il ne l'était pas, le capteur doit être condamné à des dommages-intérêts envers le neutre, quelquefois même à une pénalité. Il est évident, selon lui, qu'une telle condamnation ne peut être prononcée que par le souverain du capteur.[2]

Massé part du point de vue tout à fait faux que la condamnation d'une prise n'est pas nécessaire; que par conséquent le souverain du capteur, s'il consent à faire examiner par un tribunal la légimité de la prise, est parfaitement libre de choisir pour cela un de ses propres tribunaux.[3]

Pistoye et Duverdy défendent par des motifs d'utilité la compétence du belligérant. „En effet,“ disent-ils, „aucun

[1] Lampredi, l. c., p. 181.
[2] Rayneval, *de la liberté des mers*, I, p. 215.
[3] Massé, II, tit. I, chap. 2, sect. 3, § 5, Nr. 409 et ss.

état indépendant ne peut, à peine d'abdication de sa souveraineté, permettre qu'une nation étrangère juge la manière dont elle exerce le droit de guerre, soit directement par sa marine nationale, soit par les corsaires porteurs de lettres de marque données en son nom.“ Ces publicistes traitent de chimériques toutes les autres théories, y compris celle de Hübner; ils reprochent en particulier à ce dernier inconséquence dont ils fait preuve en donnant au souverain neutre la juridiction pour les prises neutres amenées dans ses ports.[1]

Hautefeuille explique comment le sujet neutre qui a violé ses devoirs s'est par là isolé de sa nation, et a pris le caractère d'un ennemi du belligérant lésé. Il doit donc être jugé par le tribunal de la puissance à laquelle il a fait la guerre et entre les mains de laquelle il est tombé. „La compétence des tribunaux belligérants pour juger les navires neutres saisis et conduits dans les ports du saisissant s'appuie donc principalement sur la non solidarité des souverains neutres avec leurs sujets coupables de violation de leurs devoirs, sur le caractère hostile que l'infraction imprime à celui qui la commet, et sur l'espéce d'abandon fait par la nation du coupable dont elle ne veut pas soutenir la conduite.“

Il nous semble qu'il y a, dans cette manière d'envisager la question, une pétition de principe. Elle fonde la compétence du belligérant sur le fait que le neutre a violé ses devoirs, tandis que la mission du tribunal des prises est précisèment de déterminer si un telle violation a réellement eu lieu. A l'objectiou de Hübner, que la juridiction du belligérant porte atteinte aux droits du souverain du neutre capturé, Hautefeuille répond qu'il ne s'agit pas ici de la puissance neutre, mais seulement de l'un de ses sujets qui par sa conduite a perdu tout droit à la protec-

[1] Pistoye et Duverdy, II, p. 174 et 185.

tion de son souverain. Puis donc que le procés est dirigé contre un particulier neutre, le reproche de Hübner que le belligérant est juge dans sa propre cause n'est pas fondé. Hautefeuille reconnaît que la juridiction du belligérant a souvent donné lieu à des sentences dures et arbitraires; mais il croit que les tribunaux internationaux proposés par Hübner n'offrent guère plus de garanties d'impartialité que l'organisation actuelle. La formation de tribunaux mixtes présenterait en outre de grandes difficultés; il vaudroit la peine, toutefois, de faire un essai.[1]

De toutes ces théories destinées à appuyer la juridiction du belligérant, celle de Heffter, qui fait dériver cette juridiction d'une analogie avec le principe du *forum arresti sive jurisdictionis,* nous parait être la seule qui ait un fondemeut juridique. En permettent aux belligérants lésés la saisie des navires neutres qui ont, sur la haute mer ouverte à toutes les nations, violé leurs devoirs internationaux, le droit des gens n'a fait que connaître un droit de légitime défense aussi bien fondé en droit civil qu'en droit naturel. A l'admission d'un *forum arresti sive deprehensionis* on ne peut rien opposer, ni au nom du droit civil ni au nom du droit criminel. C'est, comme le remarque Rayneval, au belligérant à examiner si ses organes ont eu raison d'opérer la saisie du neutre, en d'autres termes à établir si le neutre a réellement commis la faute qu'on lui reproche.

Dans cet état de choses, il nous reste à examiner si on ne pourrait pas trouver un autre juge, dont la compétence ne soulèverait pas d'objections au point de vue juridique, et auquel des raisons d'utilité mériteraient la préférence sur le belligérant.

Il n'y aurait pas d'objections juridiques à faire à la juridiction du souverain neutre. Les principes de droit

[1] Hautefeuille, IV, p. 300—312.

généralement reconnus accordent à chaque souverain la juridiction criminelle sur ses sujets, quel que soit d'ailleurs le théâtre du délit. Aussi le sujet neutre est-il incontestablement responsable des délits par lui commis en haute mer. Mais la puissance lésée n'est nullement tenue de livrer le coupable à son souverain pour le faire punir par celui-ci; elle est parfaitement autorisée, nous l'avons vu, à le soumettre à sa propre juridiction. Le droit du souverain neutre se trouve donc ici en concurrence avec celui du souverain belligérant; il ne saurait donc pour le souverain neutre être question d'exercer son droit que dans le cas où il aurait opéré lui-même la saisie des vaisseaux ou des marchandises de ses ressortissants. L'opinion de Galiani, que le belligérant doit livrer le vaisseau neutre au souverain dn celui-ci, est d'autant moins fondée que le souverain neutre n'offre pas plus de garanties d'impartialité que le souverain belligérant. Ils seraient, aussi bien l'un que l'autre, juges dans leur propre cause.

Les droits de la navigation neutre ont une trop grande importance politique pour que nous puissions décider exclusivement d'après les analogies du droit civil, quel juge doit être compétent en cette matière. Aussi, malgré les analogies que l'on apporte en faveur de la compétence du belligérant Hübner nous paraît penser avec raison que celui-ci est juge dans sa propre cause; l'expérience a confirmé cette manière de voir, a montré que les décisions en matières de prises étaient beaucoup plus souvent dictées par l'intérêt du belligérant que par le respect dû au droit positif. D'autre part, si l'on transférait la juridiction au souverain neutre, quelque chose d'analogue aurait encore lieu.

Les prises neutres doivent être jugées d'après les principes du droit international. Aussi l'application en pareilles matières de lois interieures, assez fréquente malheureusement, est-elle un abus, comme nous l'exposerons

dans le prochain paragraphe; car ces lois contiennent souvent des dispositions opposées au principe du droit des gens. Ce dernier droit seul doit être pris en considération; aussi est-on conduit à se demander si les tribunaux ordinaires de l'une ou l'autre nation sont qualifiés pour prononcer en pareilles matières; s'il ne vaudrait pas mieux faire appliquer les principes internationaux par des cours internationales. On parerait par là à l'inconvénient signalé, que la sentence prononcée par le tribunal du capteur n'oblige que le capteur, tandis que le souverain neutre n'est lié que par une sentence conforme aux principes internationaux. Cet inconvénient résulte du fait qu'avec la constitution actuelle des tribunaux des prises, le souverain belligérant est en réalité juge dans sa propre cause; tandis que le souverain neutre, du moment où on l'autorise à soumettre à son examen la sentence prononcée, se trouve de son côté aussi appelé à juger dans sa propre cause. Les décisions d'un tribunal international auraient au contraire par la nature même des choses une valeur obligatoire pour les deux parties, comme cela a lieu pour tous les tribunaux dont la constitution garantit l'impartialité. Nous accordons à Hautefeuille qu'un pareil tribunal international, pas plus qu'un autre tribunal composé d'hommes, ne présente de garanties absolues d'impartialité; il nous semble toutefois que cette institution serait un progrès sur l'organisation employée jusqu'ici. Il va sans dire que la création proposée ne peut s'opérer que par une entente entre les parties intéressées; mais nous ne voyons pas que cette entente rencontre des difficultés insurmontables, comme paraissent l'admettre certains publicistes.[1] Nous aimons à penser que les souve-

[1] Hautefeuille, IV, p. 312, voit la principale difficulté de la création de tribunaux internationaux dans le fait qu'il faudrait établir un de ces tribunaux dans chacun des ports des belligérants. Nous ne voyons pas que la chose soit nécessaire. Il nous semble qu'il suffirait d'établir

rains qui en 1856 se sont entendus au congrès de Paris pour abolir la course et établir le principe que le pavillon couvre la marchandise, ne tarderont pas à s'entendre également pour instituer des tribunaux dont la composition internationale présentera plus de garanties d'impartialité que les tribunaux actuels. Tant que ce point ne sera pas réglé, toutes les améliorations que l'on tâchera de faire dans la partie matérielle du droit public maritime resteront illusoires.

Lampredi prétend qu'il serait contraire à la dignité de puissances belligérantes de renoncer à leur droit de la juridiction des prises. Il fait observer que, strictement considéré, le principe que nul ne peut être juge dans sa propre cause n'appartient qu'au droit privé; mais que l'application dans le droit international n'en est pas fondée.[1] Ce raisonnement n'est vrai que dans un seul cas, dans celui où une nation prend les armes. Mais le droit international ne lui permet de les prendre que lorsque le droit violé ne peut pas être rétabli autrement. La manière de voir de Lampredi repose sur une grossière erreur de fait et de droit; ce publiciste se représente les puissances européennes comme des personnes vivant dans l'état de nature, sans reconnaître aucun juge au-dessus d'elles. La position des peuples de notre continent n'est depuis longtemps plus celle de tribus sauvages, toujours prêtes à s'assommer réciproquement à coups de massue. Le droit international n'est plus comme le droit naturel; malgré l'incertitude des détails, il est devenu dans les traits principaux un droit positif. Ce fait généralement reconnu suppose une certaine constitution qui règle les rapports réciproques des puissances européennes. Nous nous éloigne-

dans chacun des pays belligérants un de ces tribunaux, dont l'un où deux juges changeraient suivant la nationalité du neutre sur la propriété duquel il y aurait à prononcer.

[1] Lampredi, l. c. p. 162 et ss.

rions trop de notre sujet si nous voulions nous arrêter sur cette constitution et sur les modifications qu'elle a subies dans le cours du temps. Nous voulons seulement rappeler le système de l'équilibre européen, à la construction duquel le cardinal Richelieu prit la plus grande part, et qui recut son achèvement dans le congrès de Westphalie et l'établissement d'ambassades permanentes. Nous rappellerons encore le système de la pentarchie européenne, né des bouleversements et des guerres de la fin du siècle dernier et du commencement de notre siècle et confirmé par une série de congrès appelés à être les arbitres de l'Europe. Nous rappellerons enfin qu'il y a peu d'années encore, un puissant monarque proposait de réunir un congrès général des principales puissances pour résoudre, si possible sans guerre, les problèmes les plus brûlants qui agitaient alors le monde politique. Lorsque nous considérons la direction qu'a prise et que tend chaque jour plus à prendre le droit des gens européen, nous nous persuadons que la création de tribunaux internationaux n'est point une utopie, mais bien la conséquence naturelle de cette direction.

Nous ne pouvons faire ici de propositions relatives au détail de l'organisation de ces tribunaux. Les considérations générales auxquelles nous venons de nous livrer nous ont déjà éloigné de la tâche que nous nous sommes proposée; nous avons voulu traiter le droit des neutres sur mer au point de vue des institutions existantes, sans nous occuper des modifications à faire dans l'avenir; pour employer les termes techniques, notre intention a été de parler *de lege lata,* mais non pas *de lege ferenda.*

Quelques mots encore sur la nature générale de la juridiction des prises. Les juristes sont restés longtemps dans une profonde obscurité à ce sujet. La cause en est surtout aux nombreuses fautes commises par les puissances maritimes. Nous avons vu que, dans les premiers temps, en

France entre autres, cette juridition était exercée d'une manière toute administrative par les amiraux, les ministres de la marine, ou des fonctionnaires du même ordre; nous avons vu même qu'une organisation analogue existe encore de nos jours dans certains pays. Mais nous avons vu aussi que les temps modernes ont une tendance à confier cette juridiction à de véritables tribunaux; c'est ce qui a eu lieu en particulier chez les trois plus grandes puissances maritimes du monde, en France, en Angleterre et aux États-Unis. Plusieurs publicistes modernes croient cependant encore que ces tribunaux spéciaux n'ont pas à proprement parler à exercer une juridiction, mais que ce sont des organes administratifs, appelés à prononcer en conséquence. C'est ainsi que Klüber fait la remarque suivante: „Le tribunal des prises ne fait pas partie de l'organisation judiciaire. C'est une institution juridico-politique, un corps qui a une position spéciale et exceptionelle. Sa mission est de prononcer entre les nationaux et les étrangers et par voie administrative sur la validité des prises.“ [1] Hautefeuille également veut refuser à l'autorité du tribunal des prises le nom de juridiction, parcequ'il ne peut prononcer contre le neutre des peines personelles, et qu'il doit se borner à statuer sur un fait et empêcher ce fait nuisible et contraire aux devoirs naturels. [2] Cette manière de voir est erronnée. Le tribunal des prises est bien appelé à punir le neutre, si non dans sa personne, au moins dans sa propriété; il ne se borne donc pas à l'empêcher de violer ses devoirs internationaux. Ce dernier but serait atteint par la saisie du navire ou des marchandises.

Le vrai point de vue en cette matière à été exposé pour la première fois par Pistoye, dans un travail publié au numéro du 17 Avril 1840 de la Gazette des Tribu-

[1] Klüber, l. c. p. 295 note.
[2] Hautefeuille, IV, p. 309.

naux, et développé avec plus de détails dans une brochure dont voici le titre: ***Du conseil d'état, de son organisation, de son autorité, de ses attributions.*** Il y a dans les questions de prises neutres, selon Pistoye, deux faces à considérer; une face politique et une face juridique.. On peut mettre en question l'opportunité de la prise, dont le ministre seul est juge. Si la réponse à cette question est négative, le relâchement s'effectuera sans sentence judiciaire. Dans le cas contraire, l'affaire entre dans la période juridique. „Les prises maritimes, dit-il, soulèvent deux questions distinctes: l'une politique et gouvernementale, l'autre purement contentieuse.“ On lit plus loin dans la brochure qui nous occupe: „Nous pouvons donc nous résumer, en disant avec M. Dalloz (dans un rapport de la commission de la chambre des députés, du 10 Juin 1840), que le droit de l'équipage capteur, bâtiment de la marine royale ou corsaire, ne naît qu'au moment où le gouvernement a retenu la prise et où elle a été déclarée valable; jusque-là, l'état, souverain arbitre du droit de paix et de guerre, conserve toute liberté pour la restitution d'une prise, qu'il peut juger injuste ou impolitique...... Il ne reste donc pas de motif réel de refuser la garantie d'une juridiction propre à cette matière, dont le caractère contentieux ne peut être méconnu, et où les droits privés ont d'autant plus besoin de protection, qu'ils luttent d'ordinaire contre l'empire de la force.“[1]

Les tribunaux des prises sont donc des tribunaux dans toute la force du terme; mais ce sont des tribunaux internationaux. Le fameux juge des prises anglais, Lord Stowell (Sir W. Scott) dit: „Ce tribunal est un tribunal international, siégeant sous l'autorité du roi de la Grande-Bretagne.“[2]

[1] Pistoye et Duverdy, II, p. 179 et ss.

[2] Robinson, *adm. reports*, VI, p. 348: „It is to be recollected that this is a court of the law of nations, though sitting here under the autority of the King of Great-Britain. It belongs to other nations as well

Un autre juge des prises anglais, un peu plus ancien mais très-réputé également, James Marriot, dit dans une de ses sentences que le juge des prises est juge dans l'acception la plus complète, qu'il doit posséder au plus haut degré et réunir en lui toutes les qualités judiciaires. Il dit entre autres: „Le juge des prises doit être un homme intrépide, animé du désir d'être également juste pour tous; *tros rutulusve,* comme s'il était l'arbitre élu de tout le monde commerçant.“ [1]

Les publicistes anglais sont ici d'accord avec les juges des prises de leur nation. C'est ainsi que Phillimore fait remarquer que les tribunaux des prises sont des tribunaux internationaux, dont les sentences impartiales devaient être respectées de toutes les nations. Leur procédure doit être publique, accessible à la pratique. Ils ne doivent jamais perdre de vue le mot du grand philosophe et jurisconsulte de l'antiquité: „Neque erit alia lex Romae, alia Athenis; alia nunc, alia posthac, etc.“ (Cicero, *de Repub.* III, cap. 22). [2]

Malgré ces excellents principes, les sentences des tribunaux des prises anglais, nous l'avons vu souvent, ont donné lieu à bien des plaintes. Nous ne pouvons voir dans ce fait qu'une preuve de plus à l'appui de notre assertion, qu'il n'est pas bon que les tribunaux internationaux appelés à juger en matière de prises, soient par leur composition des tribunaux nationaux.

as to our own, and what foreigners have a right to demand from it is the administration of the law of nations simply, and exclusively of the introduction of principles borrowed from our own municipal jurisprudence, to which, it is well known, they have at all times expressed no inconsiderable reluctance.“

[1] Jacobsen, *Seerecht des Friedens und des Krieges*, p. 537.

[2] Phillimore, III, p. 533 et 534.

RÈGLES RELATIVES AUX DÉCISIONS EN MATIÈRE DE PRISES.

Quelles sont les règles que doivent suivre dans leurs décisions relatives aux captures neutres les tribunaux des prises? La réponse à cette question est déjà contenue dans le chapitre précédent. Ces tribunaux sont chargés de déduire les droits et les devoirs des neutres des principes généraux de la jurisprudence internationale. C'est donc d'après ces principes seulement que l'on doit décider si les neutres capturés ont ou n'ont pas commis un acte punissable. C'est d'abord la loi spéciale, les traités existants entre le souverain du neutre et celui du capteur, qui doivent être pris en considération. A défaut d'une telle loi spéciale et de traités, on applique la loi générale, le droit international commun.

Il est d'usage qu'au commencement d'une guerre maritime, les gouvernements belligérants fassent rédiger un exposé sommaire des dispositions à suivre en matière de prises; cet exposé est destiné à guider les capitaines des vaisseaux de guerre ou armés en guerre dans leurs opérations, et les juges des prises dans leurs décisions. Ces exposés toutefois ne sont pas obligatoires pour les juges des prises, lorsqu'ils sont en contradiction avec le droit international. Le juge conserve sa complète indépendance, et prononce suivant les principes du droit des gens, lors même que l'exposé gouvernemental s'en écarte.

Cette manière de voir est partagée non-seulement par tous les publicistes, mais encore en théorie au moins par la plupart des juges des prises sans en excepter ceux de l'Angleterre; elle n'est malheureusement pas toujours respectée en pratique. Un grand nombre de violations en particulier sont nées du fait que plusieurs puissances ont cru pouvoir faire régulariser par leurs législatures nationales des principes internationaux qui ne pouvaient l'être que par un accord des puissances. Nous avons vu que les deux neutralités armées de 1780 et 1800 ont pris l'initiative nécessaire pour amener des modifications importantes sur la base d'un tel accord. Le congrès de Paris a continué leur oeuvre par la déclaration du 16 Avril 1856. Ce n'est qu'en suivant la même voie que l'on pourra arriver au but. On commet au contraire une inconséquence en introduisant dans ce domaine les législatures nationales; c'est pour l'avoir fait qu'on a mis dans la matière qui nous occupe le désordre dont on s'est plaint longtemps et dont on se plaint encore. La portée de cette confusion du domaine international et du domaine national nous paraît toutefois avoir été un peu exagérée par Heffter. „Les tribunaux des prises“, dit-il, „prononcent du reste exclusivement d'après les lois et les règlements de la nation à laquelle ils appartiennent; c'est également d'après ces lois et règlements que s'opère la répartition des choses capturées.“ [1] Cette répartition est une *res interna*; elle ne concerne que la nation du capteur. Si la condamnation de la prise est en ordre, il est parfaitement en règle que les lois internes seules soient prises en considération quant au partage. Mais la condamnation elle-même doit être prononcée suivant les principes internationaux. Malgré l'exemple donné par plusieurs juges éclairés, par Portalis entre autres, la manière d'agir

[1] Heffter, p. 246.

rapportée par Heffter n'en est cependant pas moins restée la règle.

Wheaton partage la manière de voir de Heffter: „Quoique la théorie du droit public“, dit-il, „considère les tribunaux des prises établis par le pays belligérant et siégeant dans ce pays exactement comme s'ils étaient établis par le pays neutre et siégeassent dans le pays neutre et comme s'ils jugeaient toujours conformément au droit international commun à chacun d'eux, on sait fort bien cependant qu'en pratique, ces tribunaux prennent pour guides les ordonnances sur les prises et les instructions émanées du souverain belligérant, sans s'inquiéter si elles s'accordent avec la règle suprême.“ [1]

L'inconvénient généralement reconnu que les tribunaux des prises jugent d'après le droit interne au lieu de juger d'après les principes internationaux est une conséquence d'un fait signalé dans le chapitre précédent; du fait que les tribunaux des prises sont des tribunaux nationaux au lieu d'être des tribunaux internationaux. C'est à cause de cela qu'ils se croient liés par des lois internes dont ils devraient se sentir indépendants. Aussi croyons-nous qu'il y a une inconséquence à demander que les tribunaux des prises jugent d'après le droit international tout en conservant leur constitution actuelle. Dans les pays où les droits et devoirs des neutres sont déterminés par des lois internes, le juge est tenu de les appliquer; il doit se borner à en user avec équité et modération et à interpréter dans le doute les lois nationales suivant les principes internationaux. Dans le cas souvent cité du vaisseau américain *La Statira,* Portalis s'exprime en ces termes: „Sans examiner le degré de force et d'autorité que l'on doit accorder à la loi du 29 nivose,“ (suivant laquelle devaient être condamnés tous vaisseaux neutres ayant à bord

[1] Wheaton, II, p. 56.

des marchandises provenant d'Angleterre ou des colonies anglaises) „je dirai qu'en général les règlements de la course qui ne portent qu'improprement le nom de lois, et qui par eux-mêmes sont essentiellement variables, *pro temporibus et causis,* sont toujours susceptibles, dans leur application, d'être tempérés par des vues de sagesse et d'équité. J'ajouterai qu'en exécutant des règlements d'une extrême rigueur, il faut plutôt les restreindre que les étendre, et que dans le choix des divers sens dont ils peuvent être susceptibles, on doit préférer celui qui est le plus favorable à la justice et à la liberté. Le droit ne naît pas des règlements, mais les règlements doivent naître du droit.“[1]

C'est la France qui la première a introduit la législature nationale sur le terrain international.[2] Elle l'a fait d'abord dans les ordonnances souvent citées de 1543 et de 1584; elle est restée fidèle à cette méthode jusque dans les derniers temps. Plusieurs autres puissances ont suivi son exemple; ainsi l'Espagne, dans les ordonnances de 1702 et de 1718 et le règlement des prises de 1779; la Russie, dans l'ordonnance de navigation de 1781. Le code prussien contient aussi, (Ie partie, tit. 9 et IIe partie, tit. 8) un certain nombre de dispositions relatives aux prises; il est vrai qu'elles sont parfaitement conformes aux principes proclamés par les deux neutralités, auxquelles la Prusse s'était ralliée. En outre le paragraphe additionel VII dit que les droits des corsaires prussiens doivent être déterminés chaque fois suivant les circonstances du moment. On se réservait donc par là de pouvoir, au commencement de chaque guerre, modifier par des instructions spéciales, les règles que devaient suivre vis-à-vis des neutres les corsaires et par conséquent aussi les vaisseaux de guerre prus-

[1] Pistoye et Duverdy, II, p. 123.
[2] Hautefeuille, III, p. 393.

siens. C'est ce qu'on a fait, dans la dernière guerre, par le règlement des prises du 20 Juin 1864. Ce règlement, suivant notre exposition, n'était obligatoire pour les tribunaux des prises qu'en tant qu'il n'était pas en opposition avec le droit des gens. Mais il n'y avait guère qu'un seul point où l'on pouvait croire à une telle opposition. Le règlement dit que lorsqu'un navire aura été saisi pour avoir conduit à l'ennemi de la contrebande de guerre, on pourra dans certains cas condamner non-seulement la cargaison mais encore le navire. Ce point appartient aux controverses du droit international, et le gouvernement a eu en tous cas raison de ne pas faire décider la question par la législature nationale. L'Autriche et le Danemarck ont tenu dans cette même guerre une conduite analogue à celle de la Prusse. Le gouvernement des États-Unis, lorsqu'il prit les armes contre les États du Sud se borna à déclarer le 24 Avril 1861, par une note circulaire adressée par le ministre des affaires étrangères, Mr. Seward, aux représentants américains accrédités auprès des puissances, que l'on se conformerait aux principes de la déclaration du 16 Avril 1856. La législation des États-Unis ne possède du reste aucune disposition relative à ces principes.

Dans les états qui ont commis la faute de régler les droits des neutres sur mer par des lois nationales, on ne se conforme pas toujours strictement à ces lois; et l'on a l'habitude de publier, au commencement de chaque guerre, des instructions spéciales. C'est ainsi qu'au commencement de la dernière guerre d'Orient, la France publia le 20 Mars 1854 une déclaration accordant aux neutres plusieurs facilités dont quelques-unes n'étaient pas reconnues par la législation nationale.

L'Angleterre a, dans le point qui nous occupe, toujours suivi la bonne voie; jamais elle n'a essayé de faire déterminer les droits des neutres par des actes du parle-

ment. Au commencement de chaque guerre maritime, le roi dans son conseil publie des ordonnances auxquelles le tribunal des prises n'est point tenu de se conformer. D'autre part, les points qui concernent les droits des ressortissants anglais sur mer, par exemple les questions de reprises appartenant aux sujets britanniques, sont réglés par le parlement au commencement de chaque guerre. C'est ainsi qu'au commencement de la dernière guerre d'Orient, les droits des nationaux ont été réglés par l'acte du parlement souvent cité de la dix-septième année du règne de la reine Victoria, tandis que les droits des neutres ont fait l'objet d'une ordonnance du conseil privé du 15 Avril 1854.

En théorie, la conduite de l'Angleterre a été parfaitement régulière; mais en pratique, de grandes fautes ont été commises. Les tribunaux des prises se sont guidés d'après les dispositions des ordonnances du conseil privé même dans les points, malheureusement nombreux et importants, où elles étaient en contradiction avec le droit international. Phillimore estime que l'on a, contre ce manque d'accord entre la théorie et la pratique, une garantie suffisante dans le fait que les sentences des tribunaux anglais sont régulièrement publiées et par là soumises à la critique publique. L'expérience ne lui a pas donné raison. Les juges des prises britanniques n'ont tenu presque aucun compte des critiques sévères dont leurs décisions ont été l'objet de la part de presque tous les publicistes de l'étranger.

Malgré cela, les juges des prises les plus distingués, entre autres Sir W. Scott, ont toujours reconnu en théorie que leurs sentences devaient être prononcées suivant les règles internationales. A propos du convoi suédois dont nous avons déjà parlé et qui fut condamné contrairement au droit des gens, [1] Sir W. Scott prononce les paroles sui-

[1] Voir p. 310 et 311.

vantes dont la justesse est irréprochable: „Je crois de mon devoir de rester dans mes décisions complétement indépendant d'opinions passagères et artificielles, dictées par un égoïsme national; je suis dispensateur de la justice telle qu'elle a été établie par le consentement international de puissances indépendantes. .... C'est le devoir de celui qui est assis sur ce tribunal de prononcer de la même manière qu'il prononcerait s'il siégeait à Stockholm. Il ne doit accorder à la Grande-Bretagne aucun autre droit que ceux qu'il accorderait dans les mêmes circonstances à la Suède, comme puissance neutre, que les devoirs qu'il imposerait dans les mêmes circonstances à la Grande-Bretagne.“ [1]

Phillimore nous communique une autre décision remarquable, prononcée en 1810 par le même Sir W. Scott, alors Lord Stowell, et dans laquelle celui-ci se demande quel est le devoir du juge des prises lorsque les ordonnances du conseil privé sont en contradiction avec le droit international. Il s'agit là de l'application des *orders in council* de triste mémoire relatifs au droit de blocus. Lord Stowell conclut que ces *orders in council*, ayant le caractère de représailles, ne sont à cause de cela pas contraires au droit international; mais qu'ils y seraient contraires du moment où ils perdraient ce caractère. Du reste, il prétend qu'il serait irrespectueux d'admettre qu'un gouvernement ait voulu prendre des dispositions contraires au droit des gens, et il s'épargne par là une réponse théorique précise. Toute la déduction de l'illustre juge est un chef-d'oeuvre d'adresse et d'habilité diplomatique. Il dit entre autres: „Pour éviter

[1] Phillimore, III, p. 536. Par cette dernière remarque du reste, le juge anglais se réserve une échappatoire. Il ne s'agit pas de savoir si l'Angleterre renonce à se servir le cas échéant de convois, pour épargner la visite à ses vaisseaux, mais de déterminer si l'emploi de tels convois est ou non fondé en droit commun international. Dans le cas qui nous occupe, Sir W. Scott a su profiter de la ressource qu'il s'était réservée.

tout malentendu, je déclare ici expressément que la cour est tenue d'appliquer le droit international vis-à-vis des ressortissants d'autres puissances pour tout ce qui tient à leurs relations avec notre pays et son gouvernement. Les puissances étrangères ont le droit de l'exiger et de se plaindre si cela n'a pas lieu. Ainsi le veut le droit non écrit, tel qu'il ressort des décisions de cette cour et de l'usage unanime de tous les pays civilisés. Mais il est évident aussi que suivant la constitution de notre pays, le roi dans son conseil privé peut publier des actes législatifs destinés à cette cour, publier des ordres et des instructions que cette cour est tenue de respecter, d'appliquer, de considérer en un mot comme son droit écrit. Il ne faut pas croire du reste que ces deux principes, la nécessité pour la Cour de juger d'après le droit international et celle de se conformer néanmoins aux prescriptions du roi, soient en contradiction l'un avec l'autre. Il est à présumer en effet que ces prescriptions seront, dans les circonstances particulières où elles auront été publiées, d'accord avec les principes du droit non écrit. . . . . La position de cette cour vis-à-vis de la puissance législative du roi en son conseil privé peut se comparer avec la position des tribunaux civils vis-à-vis du pouvoir législatif du parlement. Ces derniers ont aussi, dans les principes généralement reconnus du sens commun et du droit naturel, leur droit non écrit; leur droit écrit au contraire se trouve dans les actes du parlement, qui contiennent soit des applications de ces principes généraux à un cas particulier, soit des dispositions positives, conformes à ces principes, et relatives à des questions sur lesquelles des prescriptions plus détaillées sont nécessaires. Que devrait faire le président qui se verrait obligé d'appliquer des actes du parlement contraires au droit non écrit? C'est là une question que l'on ne peut poser *à priori*, parce que l'on ne peut admettre *à priori* qu'un pareil cas se présente.

Cette cour non plus ne peut pas entrer dans l'examen de ce qu'il y aurait à faire, dans un cas analogue, parce qu'il serait de la plus haute irrévérence de supposer qu'un pareil cas puisse se présenter.“ [1]

Lord Stowell commet ici la faute de comparer les ordonnances du conseil privé, qui suivant la constitution anglaise n'ont pas force de loi, avec des actes du parlement qui sont des lois et ont par conséquent pour le juge une importance toute différente. Il en résulte qu'il ne reconnaît pas d'une manière aussi positive que Phillimore paraît l'admettre, que la Couronne n'a pas le droit de faire aux tribunaux des prises des prescriptions contraires au droit des gens. En tous cas, la sentence prononcée à montré que le juge se réservait de décider avec une très-grande liberté si une telle contradiction avait lieu ou non. Sur le point, en litige Phillimore ne partage pas l'opinion de Lord Stowell; il estime que l'ordonnance de 1807 contenait des violations du droit international.

Dans le cas du vaisseau américain *Minerva* saisi pour avoir, contrairement à une ordonnance royale de 1803, fait le commerce avec des colonies ennemies, Sir John Mackintosh prononça une sentence beaucoup plus correcte et plus précise. Il prononca l'absolution du navire, parceque l'on devait admettre que l'ordonnance, bien qu'elle ne contînt pas de dispositions expresses à ce sujet, ne pouvait pas être en opposition avec la règle de 1756. Or, cette règle n'interdisait aux neutres que le commerce avec les colonies ennemies avec lesquelles ils ne pouvaient trafiquer en temps de paix. Cette condition n'étant pas remplie une condamnation ne pouvait avoir lieu. Mackintosh examine à cette occasion si le juge des prises est tenu d'observer des ordonnances royales contraires au droit des gens. Il résout cette question en ce sens que l'observation de ces

[1] Phillimore, III, p. 538—539.

ordonnances n'est absolument obligatoire que pour les officiers de la marine royale, dont elle doit régler les captures; mais que les juges des prises conservent leur indépendance. Il dit avoir fait observer déjà précédemment que les reproches adressés par un écrivain américain aux juges anglais n'étaient pas fondés, car ceux-ci ne se croyaient pas liés par les ordonnances royales dans le cas où elles étaient contraires aux principes internationaux. Il est vrai que jusqu'ici, aucun juge et aucun publiciste d'Angleterre n'avait eu l'occasion de constater l'existence d'une telle contradiction entre les ordonnances et le droit des gens; il n'y avait donc pas de précédent de la conduite à tenir en pareil cas. „Bien que", continue Mackintosh, „on ne puisse mettre en doute que dans un pareil cas, le devoir du juge serait de ne tenir aucun compte des ordonnances, et de prononcer exclusivement suivant le droit international reconnu par tous les princes et tous les états civilisés, et au-dessus duquel il n'y a pas d'autorité." [1]

Nous pourrions citer encore un grand nombre de déclarations semblables de juges anglais. Nous nous bornerons à en communiquer encore une, que nous trouvons dans une décision de la commission judiciaire du conseil privé prononcée en seconde instance le 29 Mars 1855. Nous y lisons: „Bien que nous ayons la liberté de tempérer les règles existantes suivant nos idées de droit et d'utilité, nous ne devons cependant pas le faire dans le cas qui nous occupe." Il s'agissait de décider si l'on pouvait dispenser un croiseur du payement des frais et dépens en cas de saisie illégale d'un navire neutre. „Le droit que nous avons à établir ne concerne pas la marine britannique seulement; il doit s'étendre aux croiseurs de toutes les nations. On ne peut permettre à aucun état d'établir des

[1] Phillimore, III, p. 540—541.

mesures exceptionelles à son profit ou en faveur de certaines classes de ses sujets. En droit international, les décisions de cours étrangères ont la même portée que celles des cours nationales. Bien qu'il n'en ait peut-être pas été toujours ainsi, il n'y a pas de nos jours d'autorité citée avec plus de respect par les tribunaux anglais que celle des grands jurisconsultes de France et d'Amérique. Tout ce que nos tribunaux considèreront comme susceptible d'excuser ou de justifier un officier de la marine anglaise sera admis comme excuse ou justification pour les marines de tous les pays du monde, des deux côtés de l'Atlantique." [1]

Du fait que les tribunaux des prises ont à juger des sujets étrangers d'après le droit international, résulte qu'ils doivent se laisser guider moins par le droit strict que par l'équité. C'était déjà d'après ce principe que prononçaient les *récupérateurs* de l'ancienne Rome appelés à juger entre les citoyens romains et les étrangers. A une époque où le *jus civile* n'avait pas su se dégager encore de formes et de formules très-rigoureuses, ils avaient déjà une assez grande liberté, fondée sur des motifs d'équité. Les tribunaux des prises doivent prendre la même position et Hautefeuille fait à ce sujet l'observation suivante: „Il est un principe que les juges chargés de prononcer la prise des navires neutres ne doivent jamais perdre de vue; c'est qu'ils sont de véritables jurés pour l'appréciation du fait, en même temps que comme magistrats, ils prononcent l'application de la loi; c'est que l'équité est la seule règle qui doive les diriger comme jurés." [2]

Ce devoir résulte encore du caractère pénal des questions de prises. Les anciens publicistes, ainsi Grotius,

[1] Nous empruntons cette décision à l'article *Prisengerichtsbarkeit* écrit par Kaltenborn dans le *Deutsches Staatswörterbuch* de Bluntschli et Brater.

[2] Hautefeuille, IV, p. 347

ont essayé, il est vrai, de faire ressortir l'importance de la face civile de la question, de l'indemnité à accorder au belligérant. Mais ce point a été depuis longtemps relégué à l'arrière-plan, non-seulement par les publicistes mais surtout par la pratique qui ne s'en est jamais beaucoup laissé influencer. En tous cas, la procédure en matière de prises, comme par exemple la procédure prussienne relative aux violations de la propriété intellectuelle, a un caractère essentiellement pénal. C'est une raison de plus pour que les condamnations ne soient pas des conséquences strictes du point de vue juridique; il faut aussi que les conditions nécessaires à une condamnation pénale soient remplies. Pour être déclaré coupable, il est nécessaire que le neutre ait commis ou un dol, ou une faute imputable en droit pénal, une *culpa lata.* Il n'est responsable ni de la *culpa levis,* ni du hasard. Ce principe a été reconnu en général par la pratique anglaise. Sir W. Scott dit dans une de ses décisions: „Des hasards inévitables, des cas de force majeure, ou encore ceux où la partie ne pouvait agir autrement qu'elle l'a fait ne doivent pas être traités dans notre domaine comme on les traite ailleurs. La cour ne croira pas s'écarter de son devoir en interprétant les lois avec modération et en tenant compte des circonstances. L'état de guerre met les hommes dans des positions qu'ils ne choisissent pas et les force à agir au milieu de difficultés qui surgissent de tous côtés.“

Les tribunaux méritent les reproches les plus sévères lorsque, au lieu de se baser sur des principes internationaux interprétés avec équité et d'une manière plutôt favorable aux neutres, ils prennent pour point de départ l'intérêt des belligérants. Voici ce qu'a dit à ce sujet en 1800 Portalis, à l'occasion de l'installation du conseil des prises: „La politique peut avoir ses plans et ses mystères; mais la raison doit conserver son influence et sa dignité.

Quand des prétextes arbitraires de crainte ou d'utilité dirigent les conseils, tout est perdu. . . . En inspirant la terreur, on peut momentanément accroître ses forces; mais c'est en inspirant la confiance qu'on les assure à jamais."[1] Nous avons eu l'occasion de voir que ces sages maximes ont peu été observées par les juges des prises de toutes les nations.

PROCÉDURE EN MATIÈRE DE PRISES.

Publicistes et juges des prises ont souvent prétendu que les contestations en matière de prises ont un caractère mixte et renferment des éléments politiques et des éléments juridiques. Il importe de ne pas se tromper sur le véritable sens de cette assertion. Il ne faut point en déduire, nous l'avons déjà vu, que ces contestations ne doivent pas se juger suivant des règles strictement juridiques et dans les formes ordinaires des procès. Le véritable sens de l'affirmation mentionnée a été développé par Mr. de Pistoye dans sa brochure déjà citée: ***Du Conseil d'Etat, de son organisation, de son autorité, de ses attributions.*** On veut dire qu'en matière de prises, on doit examiner d'abord si la saisie du bien neutre est politiquement avantageuse. Cette question une fois négativement résolue par le souverain belligérant, auquel seul il appartient d'en décider, il s'entend que le souverain peut faire relâcher la prise sans autre forme de procès; la question de l'indemnité à laquelle le capteur aura droit peut-être de la part de son

[1] Pistoye et Duverdy, II, p. 230.

gouvernement, est une question de droit interne. Si au contraire l'opportunité politique est affirmée, il reste à décider si la saisie est justifiée. La solution de cette dernière question dépend, matériellement et formellement, de règles juridiques.

La procédure en matière de prises ne devrait donc pas différer des autres procédures. Plusieurs puissances ont malheureusement donné au point de vue politique une influence exagérée et déplacée, qui n'est pas restée sans effet sur les formes. Les règles générales relatives aux preuves à fournir, aux moyens de les fournir, et à leur valeur juridique ont été remplacées par des règles spéciales. Les principes qui se rapportent à la charge de prouver ont été complétement renversés; on a imaginé des présomptions inconnues jusque là à la procédure et au bon sens; on a exclu la preuve du contraire de la manière la plus arbitraire; les règles relatives aux moyens et à leur importance ont été impitoyablement violées.

La procédure en matière de prises différant suivant les pays, nous devons nous borner à exposer les principes généralement admis ou les particularités importantes pour notre but.

On fait en général précéder le procès régulier d'une instruction sommaire, destinée à établir provisoirement la legitimité de la prise. L'instruction se fait, soit par le tribunal des prises, s'il y en a un dans le port où la prise a été amenée, soit par un autre tribunal spécialement chargé de la chose et qui envoie ensuite les pièces au tribunal des prises. Le capteur doit, aussitôt arrivé dans le port, remettre au juge d'instruction tous les papiers saisis sur le navire neutre, les procès-verbaux dressés à l'occasion de la saisie et toutes les clefs du vaisseau capturé. Il doit en outre assurer par serment qu'il n'a pas trouvé d'autres papiers que ceux qu'il remet. Le juge se transporte alors à bord du navire saisi, lève les scellés

et dresse un inventaire en présence des deux parties intéressées; il appose en suite de nouveaux scellés, referme à clef et fait vendre les marchandises sujettes à détérioration qui se trouvent à bord. Le juge dresse ensuite procès-verbal des dépositions de l'équipage tant du capteur que du navire capturé, et indique dans le même acte les papiers qui lui ont été remis. Ces papiers et ces dépositions permettent au tribunal des prises de se former sur la légitimité de la prise une opinion provisoire; si la non-légitimité en ressort évidemment, le tribunal peut faire relâcher la capture.

Après avoir exposé en détail les formes de cette instruction dans la pratique française, Pistoye et Duverdy font la remarque suivante: „Il n'y a de nécessaire en effet pour le jugement d'une prise que le rapport du capitaine corsaire ou du chef de la prise attesté par deux des principaux de son équipage; le procès-verbal de transport à bord des officiers de l'amirauté; l'interrogatoire du capitaine pris et de deux de ses gens (ou de l'otage en cas de rançon) et les pièces trouvées dans le vaisseau pris avec la traduction de celles qu'on a jugé à propos de faire translater. C'est ce qu'il faut essentiellement envoyer au conseil des prises, savoir les papiers en original avec la traduction et des expéditions en forme de la procédure, dont les minutes doivent rester au greffe." De toutes ces pièces, il est dressé un état en forme de bref inventaire par le greffier, et l'envoi en doit être fait sans différer, et dans le mois au plus tard, au secrétaire général de la marine; et lorsqu'il y a eu des raisons pour retarder cet envoi, il faut les déclarer. (Sur tout cela, on peut voir l'instruction du 16 Juin 1672, le règlement du 26 Octobre 1688, ceux des 16 Août 1682 et 9 Mars 1695, avec les jugements de Mr. l'amiral des 8 Février 1696 et 18 Avril 1697). Le greffier doit aussi joindre au dossier un état ou mémoire des frais de justice faits jusque là, suivant les lettres de

Mr. l'amiral des 27 Mai 1708 et 20 Août 1710....... Les officiers d'administration de la marine dans nos ports et dans ceux de nos colonies et nos consuls dans les ports étrangers, doivent suivre exactement les prescriptions des arrêtés des 6 germinal, an VIII, et 2 prairial an XI. La nécessité de cette instruction locale est telle qu'à défaut de représentation de pièces de cette instruction, le capteur ne peut obtenir la déclaration de validité de la prise. C'est ce qu'a jugé le conseil d'État le 26 Mars 1818. Par contre, le défaut de représentation des pièces de l'instruction tourne au profit du capturé, car le capteur doit toujours être en mesure de justifier la capture, et faute de preuves, la prise doit être relâchée. C'est ce que le Conseil d'État a reconnu par décion du 27 Mai 1816 dans l'affaire du corsaire *la Réussite* contre le *San-Bonaventure.*" [1]

Le capteur a donc à fournir, dans cette instruction sommaire, les preuves nécessaires pour mettre le juge en état de se former sur la légitimité de la prise une opinion provisoire. Les tribunaux français ont eu raison de décider que les prises devaient être relâchées lorsque le capteur ne peut pas fournir les preuves demandées. Le capteur devrait non-seulement supporter les frais de justice, mais encore indemniser le neutre.

Les diverses législations ont des dispositions variées pour le cas où le navire capturé est amené sans papiers et sans équipage. En France, l'article 21 de l'ordonnance de 1543 et d'autres lois postérieures, entre autres l'article 74 de l'arrêté du 2 prairial an XI, prescrivent au juge de s'enquérir consciencieusement des motifs d'un état de choses qui doit faire naître des soupçons. Pistoye et Duverdy disent qu'à une certaine époque les corsaires cherchaient souvent à faire disparaître, avec les papiers et

[1] Pistoye et Duverdy, II, p. 194 et 195.

l'équipage, les preuves de leur brigandage.[1] S'il résulte des dépositions isolées des hommes de l'équipage du capteur et des renseignements qu'on pourra avoir d'ailleurs qu'aucun crime n'a été commis, que le vaisseau a été trouvé en cet état en haute mer, on invite tous ceux qui croiraient avoir des droits à la propriété de la prise à les faire valoir; on accorde en général pour cela un délai d'une année. S'il ne se présente personne, on partage navire et cargaison entre ceux qui ont pris part à la capture, appliquant ici les principes relatifs aux choses trouvées sur mer.[2]

En Angleterre, la procédure en matière de prises a été déterminée depuis 1740 par plusieurs actes du Parlement; ainsi par l'acte 13 Geo. II. Nous lisons dans cet acte que lorsqu'un certain délai s'est écoulé sans que la prise soit réclamée, celle-ci doit être relâchée ou condamnée suivant les résultats de l'instruction provisoire. Cette disposition ne paraît toutefois pas avoir été mise en pratique. Au moins lisons-nous dans une lettre écrite en 1794 par deux juges réputés, Sir W. Scott et Sir J. Nicholl à Mr. Joy, ambassadeur américain, lettre qui se réfère à un rapport sur cette matière présenté au Roi en 1753 et qui est citée par Phillimore,[3] que le délai écoulé sans réclamation, la condamnation est prononcée à l'exclusion de toute autre prétention. Cette lettre s'exprime en ces termes: „Aussitôt la prise amenée dans le port par le capteur, celui-si doit déposer avec serment au greffe du tribunal des prises tous les papiers trouvés à bord du vaisseau neutre. Le commissaire du tribunal des prises présent dans le port interroge ensuite, suivant un certain formulaire, le capitaine et quelques personnes de l'équi-

[1] Pistoye et Duverdy, II, p. 210.

[2] *Ordonnance de la Marine de* 1681, titre des prises, art. 26. Ordonnance espagnole de 1779, art. 38 et 39.

[3] Phillimore, III, p. 551 à 559.

page; le procès verbal de ces dépositions est envoyé également au tribunal. Celui-ci, sur la demande du capteur, publie en l'affichant à la Bourse la saisie du navire et invite toutes les personnes intéressées à faire connaître les motifs qui s'opposent à la condamnation de la prise. Après un délai de vingt jours, on joint aux autres actes l'ordre de publication et déclaration constatant que la publication a été dûment faite. Si toutefois une réclamation a été faite, le moment est venu d'introduire le procès en s'appuyant sur les renseignements donnés par les papiers d'équipage et les déclarations.

Voici quels sont alors les devoirs du neutre. Aussitôt arrivé dans le port, il rédige dans la règle une protestation qu'il envoie, avec d'autres instructions s'il y a lieu, à Londres au correspondant de son armateur ou au consul de sa nation en le priant de réclamer le vaisseau ou la cargaison; souvent même, le capitaine se transporte en personne à Londres pour mieux défendre ses intérêts. On fait rédiger par un avocat autorisé à la chose une réclamation dans laquelle sont indiqués en peu de mots à qui appartiennent le navire et la cargaison, et l'on affirme que l'ennemi n'y a aucune part. L'on donne ensuite une caution de soixante livres, pour le cas où le réclamant serait condamné aux frais. Si d'autre part, le capteur ne faisait pas après son arrivée dans le port les démarches qui lui incombent, il pourrait y être obligé sur la demande du réclamant.“

Voici encore ce que nous lisons, relativement aux formes de la réclamation, dans une autre partie de la même lettre: „La libération ou la condamnation avec ou sans frais s'appuie en première instance exclusivement sur les papiers de bord et les déclarations sous serment des capitaines et des officiers des deux vaisseaux. Si l'on ne trouve dans ces documents aucune matière à condamnation, la

libération est prononcée; si au contraire il reste encore des doutes, on cherche de nouvelles preuves.

Toute réclamation doit être appuyée par une personne qui déclare sous serment qu'elle estime la réclamation fondée. Le droit international a besoin de bonne foi. Aussi chaque vaisseau doit-il être pourvu de papiers complets et sincères, et le capitaine doit-il connaître exactement ses devoirs.

Le droit international exige que, lorsque le réclamant a par sa faute donné lieu à des soupçons, il soit condamné à une part proportionnée des frais, lors même que le relâchement aurait du reste été prononcé. C'est ce qui doit avoir lieu en particulier lorsque les papiers ne sont pas en règle, qu'ils ont été falsifiés, jetés par-dessus bord, ou qu'ils donnent matière à soupçons d'une autre manière; ou encore, lorsque dans l'enquête préparatoire les déclarations du capitaine et de l'équipage se contredisent, lorsque ces personnes ne peuvent dire si le navire et la cargaison appartiennent à des neutres ou à des ennemis. Si au contraire la saisie a eu lieu sans raison, le capteur doit payer les frais et des dommages-intérêts.

Si des papiers de bord et des dépositions, il ne ressort pas clairement que le navire capturé était bien neutre, on permet souvent au réclamant d'en fournir la preuve par des dépositions de témoins qu'il fait venir du dehors (*affidavits*). Mais si dans ce cas-là, il ne réussit cependant pas à fournir cette preuve d'une manière complète, on présume alors que la capture appartenait à l'ennemi. Si les papiers et les personnes trouvés à bord ne suffisent pas à fournir une preuve suffisante, le capteur est autorisé à faire venir d'autres moyens aux frais du réclamant; car c'est par la faute de ce dernier que les premiers moyens ne suffisent pas.“

Nous reviendrons plus tard sur cette question de frais. La particularité la plus importante de la procédure en matière de prises nous paraît être le fait que le capteur n'a pas à prouver la légitimité de la prise; que c'est le neutre au contraire qui doit démontrer qu'il n'y avait pas de raison pour saisir. Ce n'est pas seulement en Angleterre, mais dans presque tous les pays que le neutre doit réclamer les biens saisis, intenter un procès de réclamation;[1] ce n'est que depuis peu de temps, nous le verrons, que l'on a fait des exceptions à cette règle dans la pratique de quelques pays. Une pareille manière de faire est irrégulière; nous devons reconnaître toutefois que les inconvénients qui en découlent pour les neutres ont souvent été exagérés par les publicistes. Suivant les principes généralement admis, le capteur qui accuse le neutre d'un délit international, devrait fournir la preuve de ce délit. En général, l'innocence se présume et la culpabilité se prouve. Dans la procédure des prises, contrairement à tous les principes reconnus, la culpabilité du neutre est présumée tant que l'innocence n'est pas prouvée. Cette

[1] Wildmann, II, p. 388 nous communique la formale d'une réclamation, telle qu'elle doit être présentée en Angleterre par le réclamant, ou plutôt par son avocat auprès de la cour d'Amirauté: „Voici la teneur de cette formule: „Graff von Bernstroff, Johann Frederick Steengerose, Master."

The claim of Johann Frederick Steengerofe, of Bergen, a subject of his Majesty the King of Denmark, and master of the ship Graff von Bernstroff, on behalf of Claus Krohn and others, all of Bergen, also subjects of his Majesty the King of Denmark, the true, lawful, and sole owners and proprietors of the said ship, her tackle, apparel and furniture at the time of the capture thereof by his Majesty's armed cutter, the Constitution, lieutnant Weston, commander, and brought to Plymouth, for the said ship, her tackle, apparel and furniture, as the sole property of Danisch subjects, and as aforesaid and for his (the claimant's) private adventure, consisting of nineteen boxes of lemons, laden on board the said ship at the capture aforesaid, and for all such freights, costs, charges, demages, demurrages and expenses, as have arisen, or shall or may arise by reason of the capture and detention of the said ship.

J. Nicholl. John Frederick Stengerofe.
Georg Thompson, interpreter.

exception est une lourde charge pour le neutre; car il est beaucoup plus facile de prouver un fait positif, comme ce serait le cas pour le capteur que de fournir une preuve négative, comme celle qu'on demande au neutre. Aussi Hautefeuille a-t-il raison de dire que le capteur, à qui ses intérêts privés donnent la position d'une partie, a en réalité la position d'un juge de première instance; le neutre au contraire doit par la réclamation en appeler du jugement du capteur à une instance supérieure.

Hübner fait à ce sujet la remarque suivante: „Rien n'est plus dur que d'obliger quelqu'un à constater directement qu'une chose n'a pas eu lieu ou qu'une certaine action n'a pas été commise. Le plus homme de bien serait fort embarassé, s'il devait prouver juridiquement qu'il n'a jamais commis quelque action infâmante. La raison de la règle générale que c'est à l'accusateur à prouver son dire et non pas à l'accusé de faire voir le contraire, gît dans la nature même de la chose, c'est à dire dans l'impossibilité, ou dans la difficulté extrême d'une preuve. négative.“ [1]

Hautefeuille explique que l'obligation de prouver imposée au neutre est contraire non-seulement à tous les principes du droit criminel, mais encore à ceux du droit civil; il continue ensuite en ces termes: „D'un autre côté, la logique la plus simple montre que la preuve d'un fait négatif est impossible. La preuve, c'est l'affirmation de l'existence d'un fait; il ne saurait y avoir affirmation d'une négation. La preuve négative, la défense, se fait en repoussant la preuve positive, en détruisant les allégations de l'accusation; ce n'est qu'une preuve indirecte, qui dans tous les cas ne peut précéder l'autre, qui ne peut que la suivre. C'est ce qui arrive toujours devant les tribunaux criminels. La preuve directe ne peut être exigée de l'accusé que pour les faits allégués pour sa défense, lorsque

[1] Hübner, II, p. 82.

par exemple il invoque un alibi. Exiger d'un capitaine neutre la preuve qu'il ne transporte pas d'objets de contrebande de guerre, qu'il n'a pas tenté de violer un blocus, etc. etc., c'est exiger une preuve négative et par conséquent une chose impossible.“ [1]

Il y a en tous cas exagération à dire qu'il est impossible au neutre de fournir la preuve négative demandée; la difficulté est augmentée, mais il n'y a pas impossibilité. [2] Les papiers de bord qui doivent se trouver sur chaque navire, les déclarations sous serment de l'équipage suffisent dans la règle à repousser sans peine excessive une accusation du capteur qui serait dénuée de fondement. Dans certains cas seulement le neutre peut se trouver embarrassé; ainsi lorsque le capteur a recours avec préméditatio à des tromperies. La preuve de la nullité de l'accusation pourrait seulement devenir impossible lorsque, comme cela a lieu en certains pays, le neutre doit se borner aux moyens qu'il a actuellement à bord. C'est ce qui a lieu entre autres en France; nous lisons dans l'article 11 du règlement du 26 Juillet 1778, encore en vigueur aujourd'hui: „Veut Sa Majesté que dans aucun cas les pièces qui pourront être rapportées après la prise des bâtiments puissent faire aucune foi, ni être d'aucune utilité, tant aux propriétaires des dits bâtiments qu'à ceux des marchandises qui pourront y avoir été changées. Voulant Sa Masjesté qu'en toute occasion, on n'ait égard qu'aux seules pièces trouvées à bord.“ L'article 11 de l'Ordonnance suédoise de 1715 s'exprime dans le même sens et suivant Kaltenborn, la pratique russe doit suivre les mêmes principes. L'article 16 de l'ordonnance espagnole de 1779 est aussi d'ac-

[1] Hautefeuille, IV, p. 355.

[2] Telle est aussi l'opinion de Jouffroy, p. 298. Les publicistes anglais n'examinent pas si cette organisation est juste. C'est ainsi que Phillimore, III, p. 594, se contente de faire cette remarque très-courte: „The *onus probandi* rests upon the claimants.“

cord avec l'ordonnance française dans les points principaux; le capitaine neutre est autorisé toutefois lorsqu'il peut prouver qu'au moment de la saisie certains papiers manquaient sans qu'il y eut de sa faute, à les produire plus tard.

Ces limitations ne se retrouvent pas dans les législations des autres pays. En Angleterre, le juge des prises est autorisé, lorsque les preuves trouvées à bord du navire ne lui paraissent pas suffisantes pour éclaircir la position, à en admettre d'autres. Phillimore fait observer qu'en général le tribunal a pleine liberté de recevoir d'autres preuves, soit de la part du réclamant, soit de celle du capteur. Il y a toutefois certains cas dans lesquels la chose doit être absolument interdite au réclamant; dans ces cas là, dit Phillimore, si d'autres preuves avaient été nécessaires, les conséquences pénales devaient être les mêmes que si les biens saisis appartenaient à l'ennemi. Ces cas sont les suivants, très-étendus comme on va le voir:

Ceux dans lesquels le réclamant s'est rendu coupable de tromperie relativement aux papiers de bord; les a fait disparaître en tout ou en partie; a dissimulé frauduleusement la part que les ennemis avaient au navire ou à la cargaison; lorsqu'on a indiqué une fausse destination et que des papiers falsifiés ont été trouvés à bord; qu'il est impossible de donner une explication satisfisante de l'état des choses; que le réclamant s'est rendu coupable de tromperies grossières; qu'il a essayé de tromper le tribunal par une mauvaise plainte, (spurious claim); d'une manière générale, quand il a donné une telle preuve de mauvaise foi qu'on ne peut se rapporter à lui pour la production de preuves nouvelles.[1]

A ces restrictions il faut ajouter certaines présomptions très-injustes employées dans le même pays et découlant na-

[1] Phillimore, III, p. 599—601.

turellement du renversement de principe qui met la preuve à la charge du réclamant. De ce nombre est, la présomption déjà mentionnée qui considère comme ennemis tous les biens dont le réclamant ne réussit pas à prouver complétement la neutralité. Phillimore indique aussi quelques autres présomptions que nous devons reconnaître fondées. De ce nombre le principe déjà proclamé par Grotius: „Res in hostium navibus repertae praesumuntur esse hostium donec contrarium probetur.“ Les règles générales de procédure permettent également d'obliger le réclamant qui veut faire excepter des lois générales sur la contrebande certains articles en leur qualité de produits nationaux, à prouver cette qualité.[1]

De l'exposition que nous venons de faire résulte que la procédure des prises renferme, à l'égard des neutres, surtout chez les anciennes puissances maritimes telles que l'Espagne, l'Angleterre et la France, des rigueurs injustifiables, directement opposées à tous les principes du droit criminel et du droit civil. La pratique moderne toutefois semble sérieusement disposée à faire disparaître ces rigueurs. Nous voyons un symptôme de ces bonnes dispositions dans les ordonnances relatives à la procédure des prises publiées à l'occasion de la dernière guerre du Danemarck par les trois puissances qui y ont pris part.

L'ordonnance danoise du 13 Février 1864 dispose que le tribunal chargé de l'instruction dans le port où la prise a été amenée, doit prendre d'office tous les renseignements qui lui paraissent propres à établir l'état des choses; on doit à cette occasion veiller avec une égale sollicitude

[1] Phillimore, III, p. 596. Nous avons mentionné p. 88 l'opinion défendue, à tort selon nous, par quelques publicistes, entre autres par Galiani, suivant laquelle les neutres pourraient fournir aux belligérants les articles de contrebande qui seraient un produit important de leur pays. Il semble résulter de l'observation de Phillimore que les juges anglais ont admis cette théorie, probablement d'une manière exceptionelle.

aux intérêts de l'état et à ceux du neutre; on doit en particulier inviter ce dernier à déclarer s'il désire qu'on prenne de plus amples informations, ou s'il a quelque chose à rappeler avant qu'on envoie les pièces pour être jugées à la Cour de l'amirauté. Un avocat spécialement chargé de la chose doit ensuite, en s'appuyant sur les pièces envoyées, adresser dans le délai de huit jours à la Cour une proposition de condamnation ou de libération écrite et motivée. Cette proposition est communiquée au neutre dans un délai fixe. Le neutre peut, soit faire immédiatement les propositions et les explications qu'il désire faire soit demander un certain délai à cet effet; ce délai doit être accordé, mais il ne doit dans la règle pas dépasser huit jours. La Cour peut ensuite soit faire présenter encore une fois les preuves, soit si l'affaire lui parait suffisamment éclaircie, prononcer immédiatement la sentence. Les deux parties ont ensuite trois jours pour se pourvoir en appel contre cette décision.

Dans le § 6 de l'ordonnance autrichienne du 21 Mars 1864 sur la création de tribunaux des prises et la procédure auprès de ces tribunaux, nous lisons ce qui suit: „Le juge d'instruction est chargé de s'éclairer autant que possible sur la position, en se servant pour cela des renseignements fournis par les deux parties; il doit s'efforcer d'avoir la même sollicitude pour les intérêts de la prise et pour ceux du capteur.“ L'instruction préalable terminée, les deux parties sont autorisées à prendre connaissance des actes et invitées à donner dans un court délai leurs déclarations définitives. Les pièces sont ensuite envoyées à la Cour, qui peut avant de prononcer la sentence inviter les parties à fournir de nouvelles preuves; le capteur est représenté là par un employé de la marine militaire. On voit qu'en Autriche et en Danemarck la procédure des prises se rapproche aujourd'hui beaucoup d'une procédure ordinaire.

L'ordonnance prussienne du 20 Juin 1864 a conservé au contraire, avec des modifications importantes il est vrai, le caractère d'une réclamation. L'instruction terminée, les pièces sont envoyées au procureur général qui fonctionne auprès du tribunal des prises. Ce magistrat doit proposer par écrit ou de relâcher la prise, ou d'inviter les parties intéressées à faire valoir leurs prétentions dans un délai de quinze jours. Dans ce dernier cas ou encore si le tribunal n'estime pas devoir opérer le relâchement, les publications nécessaires ont lieu. Si aucun réclamant ne se présente, le conseil des prises prononce, suivant les pièces qui lui ont été présentées, l'absolution ou la condamnation de la capture. Si au contraire un réclamant se présente, il doit suivant le § 13 de l'ordonnance, présenter une réclamation écrite, signée par un avocat, accompagnée des pièces justificatives sur lesquelles elle s'appuie et indiquant les autres preuves à prendre en considération. La sentence est ensuite prononcée après que les deux parties ont comparu et exposé oralement leur cause. Les parties sont autorisées à cette occasion à apporter de nouveaux faits et de nouvelles preuves. La Cour de son côté, si la position ne lui paraît pas encore assez claire, est autorisée par les §§ 16 et 17 à renvoyer de quelque temps le prononcé de la sentence et à ordonner une nouvelle instruction.

Les motifs précédemment exposés ne nous permettent pas de trouver parfaitement correcte une telle procédure. Elle a toutefois sur les méthodes suivies ailleurs, en Angleterre entre autres, un très-grand avantage. Aucune restriction n'est imposée au réclamant dans la présentation des preuves; le juge n'est pas forcé de condamner dans les cas où le réclamant n'a pu fournir que des preuves incomplètes. Le § 29 dit au contraire expressément: „Les conseils des prises ne sont dans leurs décisions liés relativement aux preuves à aucune règle positive. Ils doivent

juger suivant leur libre conviction, formée par l'ensemble des débats et des preuves.“ Cette procédure est bien, quand à la forme, une réclamation faite par le capturé; mais les dispositions du § 29 lui rendent au fond le caractère d'une accusation.

Nous avons déjà vu que des décisions du tribunal des prises ont peut toujours en appeler; certains états, les États-Unis d'Amérique par exemple, ont même une troisième instance. L'appel toutefois n'a pas d'effet suspensif, dans la plupart des pays. En Angleterre par exemple, les parties peuvent faire exécuter le jugement de première instance malgré l'appel. Il faut seulement que celui qui demande exécution fournisse, pour le cas où le jugement ne serait pas confirmé en seconde instance, une caution suffisante. Si le premier jugement portait libération, le capteur n'a pas lieu de se plaindre du moment où la valeur du navire ou de la cargaison lui est assurée pour le cas d'une condamnation en seconde instance. Si le premier jugement au contraire portait condamnation, le neutre est traité d'une manière un peu dure, car s'il est absous en seconde instance, on lui restituera, non pas son navire ou sa cargaison, mais une indemnité qui ne pourra pas toujours le dédommager complétement.

DES JUGEMENTS EN MATIÈRE DE PRISES ET DE LEUR EXÉCUTION. DES FRAIS ET DOMMAGES-INTÉRÊTS.

Nous avons vu que, suivant les principes du droit international, un jugement prononcé en matière de prises n'est absolument obligatoire que pour le capteur; qu'une condamnation n'a le caractère d'une *res judicata* que pour le neutre dont le souverain ne croit pas devoir réclamer par voie diplomatique contre la sentence. Nous avons cherché à montrer que cette abnormité était une conséquence de la constitution anomale des tribunaux des prises actuels, suivant laquelle les belligérants sont juges dans leur propre cause. Une condamnation en matière de prises n'a la portée d'une autre condamnation que lorsque le souverain du neutre condamné la reconnaît, soit qu'il la considère comme juste, soit qu'il ne se sente pas assez puissant pour la faire modifier. En cas de réclamation, le souverain du capteur est en droit de faire restituer la prise au propriétaire original. Que cette restitution soit dictée par des motifs politiques ou par des motifs juridiques, le capteur ne peut pas s'y opposer; il n'a même en pareil cas, suivant les principes généralement reconnus et appliqués pas droit à un dédommagement.

Autre est la position dans le cas d'une absolution. Le capteur n'a pas à craindre la partialité de juges de sa nation vis-à-vis d'un étranger; dans le cas d'une absolution, le navire capturé doit en conséquence être rendu immédiatement au propriétaire neutre. Il est même gé-

néralement reconnu, au moins en principe, que lorsque la saisie illégale est une conséquence de la mauvaise volonté ou de l'incurie du capteur, celui-ci doit non-seulement rembourser au neutre tous les frais qu'il lui a occasionnés, mais encore le dédommager complétement.

Ce principe n'est mis en question par aucun traité; il est d'autre part expressément reconnu par plusieurs; ainsi par l'article 11 du traité de 1782 entre la Hollande et les États-Unis d'Amérique; par les articles 25 et 33 des traités entre la Hollande et la France. L'application varie beaucoup suivant les puissances.

En Angleterre, il est reconnu en théorie que le capteur qui a opéré une saisie sans raison suffisante doit être condamné par la Cour aux frais et à des dommages-interêts pour le neutre. [1] Mais en pratique ce principe soumis à d'importantes restrictions, n'est que rarement appliqué. Phillimore cite une série de sentences d'abolition parmi lesquelles les cas où des dommages-intérêts ont été mis à la charge du capteur sont très-clairsemés. [2] Kaltenborn, dans son travail déjà mentionné sur la juridiction des prises, nous rapporte qu'en 1854 le tribunal de Londres a fait remarquer, à propos d'un prononcé de sentence, que sur plus de mille cas jugés par Sir W. Scott (Lord Stowell) il n'y en avait pas dix qui fissent payer au neutre par le capteur les frais de justice et des dommages-intérêts. Phillimore dit que dans la règle, même avec une sentence d'absolution, le neutre doit rembourser au capteur tous ses frais, les cas exceptés où ce dernier se serait rendu coupable d'un délit ou de négligence. [3] Phillimore cite ail-

[1] Voici ce que dit à ce sujet Phillimore, III, p. 570: „If the capture is made without probable cause, the captors are liable for domages, costs, and expenses for the claimants."

[2] Phillimore, III, p. 573—575.

[3] Phillimore, III, p. 575: „In generals the captors are allowed their expenses and costs on restitution, whenever there is probable cause

leurs des cas spéciaux dans lesquels, pour ne pas parler de dommages-intérêts, le remboursement des frais a été toujours refusé au réclamant, toujours accordé au capteur. Ce publiciste fait la remarque suivante: „Toutes les fois que de nouvelles preuves sont nécessaires, le remboursement des frais et dépens est toujours refusé au réclamant, toujours accordé au capteur. La même chose se passe lorsque la neutralité de la propriété ne ressort pas immédiatement des papiers trouvés à bord et de la première instruction; lorsque des papiers ont été soustraits ou jetés par dessus bord, fût-ce même par suite de la mauvaise conduite du capteur; lorsque les déclarations du capitaine et celles de l'équipage diffèrent sensiblement; lorsqu'une partie de la cargaison est condamnée; lorsque le navire vient d'un port bloqué; enfin lorsque le relâchement a lieu par suite d'un accord entre les parties, sans qu'il ait rien été convenu relativement aux frais et dépens. Dans tous ces cas, la Cour a pouvoir discrétionnaire de faire restituer au capteur ses propres dépenses; et elle le fait en général, même en cas d'absolution, toutes les fois qu'il n'y a pas de reproche à faire relativement à la saisie. C'est ainsi qu'on fait restituer les frais au capteur toutes les fois que le navire neutre était originairement destiné pour un port bloqué et avait changé son itinéraire chemin faisant, après que le capitaine eut appris l'état des choses; ou lorsque des navires, fussent-ils même de nationalité anglaise, font voile avec de faux papiers; ou lorsqu'il y avait lieu de supposer que la cargaison était contrebande de guerre; d'une manière générale, toutes les fois que les papiers de bord sont faux ou insuffisants.“ [1]

Avec de pareilles dispositions auxquelles il n'est pas

of capture. The only exceptions to this rule are where there has been some negligence or misconduct on the part of the captors.“

[1] Phillimore, III, p. 625 et 626.

difficile de donner à volonté une plus ou moins grande extension, il n'y a pas lieu de s'étonner si les tribunaux anglais ont si rarement accordé aux réclamants le remboursement de leurs frais ou des dommages-intérêts. Le point de vue auquel on doit se placer, le seul qui soit correct, consiste à faire dépendre l'obligation pour le capteur à dédommager le neutre du fait que le capteur a commis une faute en opérant la saisie. Si le neutre ne pouvait pas, au moment de la capture, prouver sa neutralité, s'il n'était pas en état de réfuter un soupçon fondé de délit international, le capteur était autorisé à la saisie; il serait injuste de l'obliger en cas d'absolution du neutre à des dommages-intérêts ou au remboursement des frais. Il est naturel que ceux-ci soient mis à la charge du neutre, qui se trouvait par sa faute hors d'état de prouver la régularité de sa position. Mais si au contraire, la saisie a été faite par suite d'une faute du capteur sans qu'il y eut lieu, de soupçonner le neutre, le capteur doit porter les conséquences de sa faute, rembourser les frais et dédommager le réclamant.

Hautefeuille fait à ce sujet l'observation suivante: „Les traités et l'usage général des nations ont admis que cette réparation serait faite par le payement à la partie saisie de tous les dommages qu'elle a pu éprouver et des bénéfices dont elle a été privée; mais pour donner ouverture au droit de réclamer des dommages-intérêts, il ne suffit pas que la saisie ait été jugée non valable; il est nécessaire que le jugement constate que la saisie était dénuée de fondement au moment même où elle a été opérée.“ [1] Hautefeuille ajoute ensuite, en se référant à l'ordonnance danoise de 1711 (dont le principe est le même que celui de la pratique anglaise), que le capteur ne peut jamais être tenu à des dommages-intérêts lorsque le relâchement

[1] Hautefeuille, IV, p. 365 et 366.

a été amené par des pièces qui ne se trouvaient pas sur le navire au moment de la saisie.

On demande si dans le cas ou le capteur est dans l'impossibilité de payer les dommages-intérêts l'état auquel il appartient doit le faire à sa place. Il faut distinguer ici entre les vaisseaux de guerre et les corsaires. Nous avons vu que dans tous les pays, ces derniers doivent donner une caution destinée entre autres à assurer aux neutres satisfaction dans le cas où il leur serait fait injure.[1] On doit donc rendre responsable, le capitaine d'abord, ensuite le propriétaire, dans le cas où capitaine et propriétaire ne seraient pas une seule et même personne; leur fortune privée et la caution doivent être mises à contribution. Ce principe a été reconnu expressément par une série de traités énumérés par Hautefeuille. C'est ainsi que nous lisons, dans l'article 23 du traité conclu le 18 Septembre 1800 entre la France et les États-Unis d'Amérique: „A cet effet, tous capitaines de corsaires, avant de recevoir leurs commissions, s'obligeront devant un juge compétent, à donner une garantie au moins par deux cautions solvables, ... pour réparer les torts et dommages que les dits corsaires, leurs officiers, équipages ou quelqu'un d'eux auraient faits ou commis pendant leur croisière.“[2]

Hautefeuille fait la remarque parfaitement juste que dans les cas où la caution, et ce qui va sans dire, la fortune du propriétaire et du capitaine, ne suffiraient pas au paiement de l'indemnité, l'état avec l'autorisation duquel le corsaire a été armé en est responsable vis-à-vis du neutre.[3] Les traités dont nous avons parlé, et dont la tendance est d'augmenter et non pas de diminuer la sé-

[1] Voyez p. 7.
[2] Hautefeuille, IV, p. 373.
[3] Hautefeuille, IV, p. 375.

curité des neutres, ne peuvent ébranler ce principe, bien qu'ils ne lui fassent subir aucune modification et ne le mentionnent pas même. Le neutre, qui a intenté un procès au capteur, ne peut pas exiger dans le procès même l'accomplissement de ce devoir par l'état belligérant. Mais son souverain doit le faire par voie diplomatique. Il est vrai que dans la règle, le plus ou moins de succès d'une telle réclamation est une question de force. Certaines puissances, ainsi l'Angleterre, contestent absolument, même en principe, l'obligation de l'état à dédommager le neutre. Phillimore reconnaît pourtant que le propriétaire et le capitaine du bâtiment armé en course répondent du paiement de l'indemnité avec toute leur fortune et non pas seulement jusqu'à concurrence du montant de la caution; il condamne expressément le principe, exprimé dans quelques anciennes lois françaises et anglaises, que l'abandon fait par le corsaire de la somme cautionnée et du navire le libère de toute obligation d'indemnité.[1] Valin nous dit également que les règlements français de 1704 et de 1744 ont supprimé toutes les limites mises précédemment aux dommages-intérêts imposés au corsaire.[2]

La déclaration de Paris du 16 Avril 1856 ayant supprimé les corsaires dans beaucoup de pays, c'est surtout en ce qui concerne les vaisseaux de guerre que la question de la responsabilité de l'état en cas d'insolvabilité du capteur a un intérêt pratique. Ici aussi l'obligation du capteur d'indemniser le neutre est reconnue dans un grand

[1] Phillimore, III, p. 578 et 579 fait la remarque suivante: „In respect to the persons who are liable for costs and damages, it may be observed that the general rule in respect to public ships is, that the actual wrong-doer, and he alone, is responsible. . . . . . In the case of *private-armed vessels*, the owners, as well as the masters, are responsible for the damages and costs occasioned by illegal captures; and this is to the extent of the actual loss and injury, even if it exceeds the amount of the bond usually given upon the taking out of commissions for privateers."

[2] Valin, *commentaire*, III, tit. 9, des prises, art. 2.

nombre de traités. Aussi Hautefeuille nous parait-il être dans l'erreur lorsqu'il accorde au neutre le droit de réclamer le dédommagement directement de l'état.[1] En revanche, il ne nous semble pas qu'aucun état puisse se refuser à donner subsidiairement satisfaction au réclamant; la chose toutefois n'est établie explicitement, à notre connaissance au moins, que dans l'article 30 du traité conclu en 1801 entre la Suède et la Russie. En droit civil, le mandant répond dans la règle des actes illégaux de son mandataire dont il a eu connaissance; en droit public, il est incontestablement établi que les états répondent de toutes violations du droit commises par leurs organes officiels vis-à-vis des puissances étrangères et de leurs sujets. Sans une telle responsabilité, il ne saurait être question de rapports internationaux; le droit des gens serait remplacé par le droit du plus fort et l'arbitraire le plus absolu, si les puissances se refusaient à supporter les conséquences des actes de leurs représentants militaires. Une pareille manière de faire aurait de telles conséquences qu'on n'a essayé de la défendre qu'en matière de droit maritime; encore cela n'a-t-il été fait, à notre connaissance au moins, ouvertement et formellement que par des juges des prises et des publicistes de l'Angleterre. Nous regrettons de devoir dire que cette funeste théorie a été mise en pratique par d'autres nations encore. Mais l'Angleterre est seule, à notre connaissance, à poser en principe que le capteur seul, qu'il soit capitaine d'un navire de guerre ou d'un corsaire, est tenu personellement au payement de l'indemnité; que tout au plus cette responsabilité pourrait être partagée par le supérieur militaire sur l'ordre exprès duquel la violation a été commise.[2]

[1] Hautefeuille, IV, p. 376.

[2] Phillimore, III, p. 578, fait observer à cette occasion: „In short, the actual wrong-doer is the person to answer in judgement, and to him responsability is attached by this court. He may have other persons

Lorsque le tribunal a reconnu la prise valable, la propriété en est aujourd'hui immédiatement adjugée au capteur. C'est ce qui a eu lieu de tous temps lorsque le capteur était un corsaire; lorsque c'était un vaisseau de guerre, au contraire, la prise était adjugée au fisc; le capitaine et l'équipage recevaient seulement une récompense proportionnée à la valeur de la capture. De nos jours, la position a été renversée; les prises valables, faites par les vaisseaux de guerre, deviennent aussi la propriété du capteur, qui en cède seulement une partie à l'état. Les corsaires sont dans la règle tenus aussi à une pareille remise; dans plusieurs pays, ainsi en Angleterre et en Hollande, les vaisseaux de guerre et les corsaires sont mis sous ce rapport exactement sur la même ligne. Mais dans la plupart des autres pays, les remises des corsaires sont plus faibles que celles des vaisseaux de guerre; c'est ce qui a lieu par exemple en France. Le montant de la remise varie beaucoup suivant les pays; la fixation en appartient exclusivement à la législature interne, et ne concerne en rien le droit international. Nous pouvons en dire autant des dispositions, très-diverses également suivant les pays, relatives à la répartition de la prise entre le capitaine et l'équipage des vaisseaux de guerre et des corsaires. On ne fait du reste aucune distinction entre les prises neutres et les prises ennemies; les vaisseaux de guerre ennemis toutefois sont adjugés au fisc et non pas au capteur. Nous n'avons pas à entrer dans le détail de

responsible over to him, and that responsibility may be enforced; as, for instance, if a captain make a wrongful seizure under the express ordres of his admiral, that admiral may be made answerable in the damages occasioned to the captain by the improper act. But it is the constant and invariable practice of the Prize Court, to have the actual wrong-doer the party before the Court; and the propriety of the practice is manifeste; because, if the court was once to open the door to complaints founded on remote and consequential responsibility, it would be difficult to say where it is to stop."

ces répartitions; il nous reste à parler de l'exécution des condamnations en matière de prises. [1]

Pour faciliter la répartition, les prises condamnées sont en général vendues publiquement par le tribunal. Cette opération est réglée en Angleterre, en France, dans les États-Unis d'Amérique et ailleurs encore par des prescriptions spéciales qui n'ont pas d'intérêt pour nous. Mais il y a deux questions que nous devons encore examiner. La vente des prises condamnées doit-elle être permise par les puissances neutres dans leurs ports? Les sujets neutres doivent-ils être autorisés à acheter de telles prises?

Nous avons déjà vu que l'on ne devait pas permettre que des prises soient condamnées dans un port neutre, ni par le consul, ni par le tribunal des prises régulier de la puissance belligérante.[2] La pratique des temps modernes, malgré quelques hésitations, se prononce toujours plus fortement dans ce sens. C'est aussi la conséquence logique des principes généralement reconnus sur les devoirs des neutres. Citons à ce sujet une observation très-juste d'Ortolan: „Le véritable motif qui s'oppose à ce qu'un état neutre permette que les prises amenées dans ses ports y soient jugées par l'état du capteur, c'est qu'en accordant cette permission, il violerait les devoirs de neutralité. Il ne doit donc pas l'accorder. En effet, au moyen d'une pareille concession, ces ports ne seraient plus un lieu de simple asile, mais un lieu où viendraient se consommer les actes d'hostilité des belligérants. Le dépouillement de la propriété, commencé en mer, viendrait s'achever dans un port neutre. C'est ce qui ne doit pas avoir lieu.“ [3]

[1] Voyez pour plus de détails Martens, *Essai* etc. § 31. Les dispositions en vigueur en France sont exposées d'une manière très-complète dans Pistoye et Duverdy, II, p. 380—443.

[2] Voyez p. 334.

[3] Ortolan, II, p. 309. Ortolan nous semble commettre une inconséquence lorsqu'il dit plus loin que la puissance neutre qui permettrait

Les principes généraux relatifs aux devoirs des neutres ne permettent à la rigueur pas non plus aux puissances neutres de laisser la vente des prises condamnées s'effectuer dans leurs ports. La permission donnée par un état neutre de mettre à exécution dans ses ports une condamnation prononcée en matière de prises, pourrait être selon ces principes considérée, tant que la guerre dure, comme une violation de la neutralité. Toutefois les puissances semblent envisager en pratique la question sous un autre point de vue. On ne peut nier que la position n'est pas la même que lorsqu'il s'agit de faire prononcer une condamnation dans un port neutre. Avant la condamnation en effet, la prise appartient encore, suivant les principes internationaux reconnus, au propriétaire primitif; le neutre a le devoir très-positif d'empêcher le belligérant de commettre sur le territoire neutre aucun acte par lequel les intérêts du saisi seraient lésés.

Une fois la condamnation régulièrement prononcée, la prise appartient au capteur. Une vente opérée dans un port neutre peut cependant quelquefois, en facilitant considérablement au capteur la mise à exécution de la sentence, porter préjudice au neutre. Mais le tort fait à ce dernier est indirect et non plus direct comme dans le premier cas. Le résultat de cet état de choses, c'est que les puissances neutres, pour éviter de favoriser même indirectement les belligérants, défendent en général expressé-

d'instruire dans ses ports un procès relatif à une prise neutre ne violerait pas ses devoirs internationaux; que les puissances neutres n'ont pas à s'occuper d'une condamnation ou d'une absolution prononcée par un tribunal belligérant, à la suite d'une telle instruction, contre une prise qui se trouverait encore dans un port neutre. Sans doute, les puissances neutres n'ont pas à s'inquiéter des faits et gestes d'un tribunal belligérant; mais elles doivent empêcher, comme Ortolan le reconnaît lui-même dans le passage cité, que le tribunal n'exerce son pouvoir judiciaire sur leur territoire, et c'est ce qui arriverait si elles permettaient à ce tribunal l'instruction dans leur port du procès contre une prise qui y aurait été amenée.

ment la vente dans leurs ports de prises condamnées; mais que lorsque la vente est exceptionnellement permise, les belligérants ne font pas de réclamation à ce sujet, pourvu toutefois que la permission soit accordée à tous les belligérants indistinctement. Dans les dernières guerres, on a souvent vendu dans des ports neutres des prises condamnées sans que personne s'y soit opposé.[1] Dans la dernière guerre d'Orient en particulier, l'article 7 de l'ordonnance autrichienne du 25 Mai 1854 permet aux belligérants de vendre dans le port de Trieste, après leur condamnation, les prises faites sur l'ennemi. Il n'y avait pas de motifs pour restreindre cette autorisation aux prises faites sur l'ennemi, et il est probable qu'en pratique, on l'aura étendue aux prises neutres. D'autres puissances au contraire ont expressément défendu la vente dans leur port des prises condamnées; c'est ce qu'ont fait le Danemarck et la Suède pendant la guerre d'Orient, l'Espagne par une déclaration du 17 Juin 1861 pendant la guerre d'Amérique. En France, l'interdiction a été prononcée d'une manière définitive par une loi. Voici ce que disent à ce sujet Pistoye et Duverdy: „En défendant cette vente, ils (les puissances neutres) ne permettent pas qu'on exécute chez eux des jugements étrangers. C'est leur droit, mais ce n'est pas pour eux un devoir qui résulte de leur qualité de neutre.“[2] Disons en terminant que presque tous les publicistes modernes partagent ce point de vue, défendu déjà par Vattel.[3]

Si le droit international ne s'oppose proprement pas à la vente des prises dans un port neutre, on ne saurait faire au point de vue international aucune objection de quelque portée à l'achat de ces prises par des sujets neutres

[1] Pistoye et Duverdy, II, p. 460.

[2] Pistoye et Duverdy, II, p. 371.

[3] Vattel, III, ch. 7, § 132. Ortolan, II, p. 310. Jouffroy, p. 294. Kaltenborn, II, p. 476.

hors de leur pays. Il est vrai que chaque souverain a le droit incontestable d'interdire à ses sujets un tel achat. Mais c'est là une question de droit interne dont le droit des gens n'a pas à s'occuper. On a souvent publié de pareilles défenses relativement aux prises qui avaient appartenu à des nationaux. Pistoye et Duverdy font observer avec raison qu'un tel achat, opéré avant la fin de la guerre, porte même quelquefois le caractère de la trahison. Mais ce sont là des considérations étrangères aux principes internationaux.[1]

On a vu cependant des cas dans lesquels l'achat d'une prise par un sujet neutre a été déclaré non-avenu, indépendamment de toute défense spéciale de la part du souverain de l'acheteur. C'est ainsi qu'une maison de commerce d'Ostende ayant, pendant la dernière guerre d'Orient, acheté une prise russe condamnée en Angleterre, le ministre belge, Mr. de Brouckère, refusa de nationaliser ce navire, et motiva son refus en ces termes: „Pour répondre à cette question, il suffit de rappeler ce principe du droit des gens que les neutres n'admettent pas chez eux les croiseurs et leurs prises. Dans leur récente déclaration sur la neutralité, les gouvernements suédois et danois ont annoncé leur résolution d'exclure l'entrée, la condamnation et la vente de toute prise, le cas de détresse excepté. Si la vente dans l'état neutre est interdite, l'achat y est également défendu pour le sujet neutre. Or le sujet neutre ne peut aller acheter ailleurs ce qu'il ne peut acheter chez lui. L'achat des prises serait une participation réelle aux bénéfices de la guerre, c'est-à-dire une espèce de dérogation à la neutralité."

Nous croyons que ce que nous avons dit sur les ventes des prises dans un port neutre nous dispense d'apprécier l'opinion du ministre belge. L'argument principal, tiré de

[1] Pistoye et Duverdy, II, p. 377.

l'illégalité de telles ventes, est dénué de fondement. Pistoye et Duverdy, en citant le fait ci-dessus, font observer que la défense de vendre les prises dans les ports d'un souverain neutre n'entraîne nullement, pour les sujets de ce souverain, la défense d'acheter des prises dans les ports étrangers; que cette dernière défense au contraire doit être expressément et spécialement énoncée, comme cela a eu lieu de la part du Hanovre dans le décret du 7 Mai 1854.[1] La première défense signifie seulement que les puissances neutres ne veulent pas permettre sur leur territoire ou plutôt dans leurs eaux la mise à exécution des jugements portés en matières de prises, mais la défense pour les nationaux d'acheter des prises à l'étranger n'y est nullement comprise. Il nous est en outre impossible de comprendre comment l'achat d'une prise par un particulier neutre constitue une participation aux bénéfices de la guerre. Le droit international autorise le capteur à faire vendre les prises régulièrement condamnées; l'achat dans ces conditions peut, comme tout autre achat, être avantageux ou désavantageux à celui qui l'opère, mais ce n'est nullement une participation aux bénéfices de la guerre.

[1] Pistoye et Duverdy, II, p. 370—374.

CONCLUSION.

Si nous cherchons à embrasser d'un coup d'oeil l'état actuel du droit public maritime, il nous fera l'effet d'un édifice encore inachevé, où l'on reconnaît les divers styles des siècles qui ont travaillé à sa construction, mais qui gagne en symétrie et en unité à mesure que l'on s'approche du faîte.

La guerre maritime, qui n'a pas appris encore à respecter la propriété privée, a conservé en bien des points le caractère d'un *bellum omnium contra omnes.* Depuis le milieu du siècle passé cependant, des hommes d'état et des publicistes éclairés ont réuni leurs efforts pour lui faire perdre cette particularité et lui donner, au moins pour ce qui concerne les intérêts des états neutres et de leurs sujets, la nature d'une lutte d'état à état réglée par le droit international. Ces efforts ne sont point restés sans succès. Il n'était pas possible sans doute d'enlever leur style propre aux parties de l'édifice qui datent du temps des pirates; des mains habiles ont réussi pourtant à faire disparaître les irrégularités les plus choquantes, les traits qui rappelaient trop la barbarie; elles ont réussi à donner, au moins dans une certaine mesure, au droit public maritime l'harmonie dont il a besoin, à le conformer aux exigences de la civilisation chrétienne.

C'est surtout dans les droits des neutres que cette transformation s'est opérée. Il est sans doute à désirer, il serait dans l'esprit du christianisme et de l'humanité, que l'inviolabilité de la propriété privée ennemie sur mer fût reconnue par toutes les puissances du monde civilisé.

Mais nous ne croyons pas possible encore de surmonter les difficultés pratiques qui s'opposent à la réalisation d'un désir souvent exprimé par les philantropes dans le courant de notre siècle. Nous en appelons sur ce point aux développements déjà cités d'un des plus distingués d'entre les publicistes modernes, profondément versé comme capitaine d'un navire de guerre français dans la connaissance de la nature spéciale et des exigences pratiques de la guerre maritime.[1] Nous croyons toutefois qu'il y a un point où ce lucide exposé va trop loin. Ortolan estime que la saisie des vaisseaux des particuliers ennemis est le seul moyen de nuire à son adversaire dans le cas où celui-ci cherche à éviter le combat et met ses forces navales en lieu sûr. Mais chacun sait qu'en dehors du combat naval et de la saisie de la propriété privée ennemie, les belligérants ont encore dans le blocus des ports ennemis un puissant moyen de se nuire. Nous reconnaissons qu'en proclamant l'inviolabilité de la propriété privée ennemie sur mer, on augmentera considérablement la difficulté qu'il y a à atteindre des résultats dans la guerre maritime; nous reconnaissons même qu'en faisant disparaître un mal, on en fera naître un autre, probablement moins grave il est vrai, dans un emploi plus fréquent du blocus. Mais nous ne saurions voir dans la saisie de la propriété privée une condition indispensable de la guerre maritime.

Nous n'estimons pas non plus que l'opinion exprimée il y a quelques années dans le Parlement anglais par lord Palmerston, suivant laquelle la reconnaissance de l'inviolabilité de la propriété privée augmenterait le nombre des guerres maritimes en en diminuant la gravité, supporte l'examen. Avec un pareil argument, on pourrait prendre la défense du droit de tuer les prisonniers, de piller, de brûler et de ravager dans les guerres de terre. Nous n'entreprendrons

[1] Voyez p. 8—10.

pas de réfuter une théorie qui veut diminuer l'étendue d'un mal en en augmentant l'horreur et l'intensité. Les maux d'une guerre maritime sont, même en dehors de la saisie de la propriété privée, assez grands par eux-mêmes pour que les nations s'efforcent de les éviter toutes les fois qu'ils ne sont pas commandés par la nécessité ou par des intérêts majeurs. D'un autre côté on ne peut nier que l'espoir d'un riche butin ne puisse entrer pour beaucoup dans les motifs qui déterminent une puissance à entreprendre une guerre maritime avec une puissance plus faible.

La pratique actuelle de la guerre maritime, héritage du temps des pirates, est condamnée sévèrement par la civilisation et les sentiments de notre âge; aussi avons-nous la ferme confiance que le jour viendra où l'inviolabilité de la propriété privée sera reconnue aussi sur mer. Mais nous reconnaissons avec Ortolan les grandes difficultés qui s'opposent à l'application de ce principe; et l'accueil fait par les grandes puissances maritimes, en particulier par l'Angleterre à la proposition exprimée le 28 Juillet 1856 par les États-Unis, ne nous permet pas d'espérer pour un avenir rapproché la solution de ces difficultés.

Il est possible qu'ainsi qu'on l'a prétendu de divers côtés, la proposition des États-Unis ne fût pas sérieuse. Il est possible qu'elle n'ait pas eu d'autre but que de donner un prétexte convenable au refus de cette puissance relativement à l'abolition des corsaires; elle a eu en tous cas pour conséquence de donner aux idées une impulsion puissante, qui a été en particulier profondément ressentie en Allemagne. Déjà le 2 Décembre 1859, trois cents commerçants assemblés à Brême prirent la résolution suivante: „L'inviolabilité des personnes et des propriétés en temps de guerre maritime, y compris celles des ressortissants belligérants lorsque le but de la guerre ne s'y oppose pas absolument, est impérieusement réclamée par la conscience

juridique de l'époque actuelle.“ En même temps, on chargea un comité de communiquer cette résolution au Sénat et à la Chambre de Commerce de la ville libre de Brême, aux consuls étrangers qui y résidaient et surtout à tous ceux qui, en Allemagne et à l'étranger, „sont spécialement intéressés à la prospérité du commerce maritime,“ afin qu'ils pussent travailler aussi au but commun. Cette résolution ne resta pas sans portée pratique. En Allemagne, elle reçut entre autres l'adhésion du commerce de Hambourg, de Stettin, de Breslau, de Bielefeld; des chambres d'industrie et des chambres du commerce de la Haute-Bavière. En 1860, des propositions tendant au même but furent faites dans la Chambre des états de Hanovre et dans la Chambre des députés en Prusse. En France, les Chambres de commerce de Bordeaux et de Marseille, en Suède le commerce de Gothenbourg se prononcèrent dans le même sens.

En Angleterre, le *Times* prodigua son sarcasme à la résolution de Brême, en particulier dans un article du 10 Décembre 1860. D'autres journaux au contraire, ainsi le *Daily News* et *l'Economist* déclarèrent les réformes proposées parfaitement compatibles avec les intérêts britanniques. C'est aussi dans ce sens que s'était prononcée une députation envoyée à lord Palmerston par les commerces de Liverpool, Bristol, Manchester, Leeds, Hull, Belfast et Glocester. Le noble lord répondit toutefois le 3 Février 1860 qu'il ne pouvait pas flatter la députation en se donnant l'air de partager son opinion. Pour lui, il estimait que l'existence de l'Angleterre dépendait de sa prépondérance maritime, exigeait par conséquent qu'on ne se dessaisît pas du droit de capturer les vaisseaux des autres puissances et de faire leurs équipages prisonniers. La guerre sans doute est un affreux malheur; mais la conservation personnelle exige qu'on la fasse, et *une puissance maritime dans la position de l'Angleterre ne peut renoncer*

à aucun moyen d'affaiblir son ennemi sur mer. Les matelots que l'Angleterre ne fera pas prisonniers sur les vaisseaux de commerce, elle aura bientôt à les combattre sur les vaisseaux de guerre. La propriété privée n'est du reste pas plus respectée dans la guerre de terre que dans la guerre de mer. Une armée en pays ennemi prend ce dont elle a besoin ou envie sans se laisser arrêter par des questions de droit. L'Angleterre aurait l'occasion de s'en convaincre si jamais il réussissait à une armée ennemie de débarquer sur son rivage.[1]

Ces paroles de Palmerston, qui contiennent, abstraction faite d'affirmations évidemment fausses quant à la guerre de terre, des exagérations manifestes, confirment en tous cas les explications d'Ortolan et prouvent combien il serait difficile pour les puissances maritimes de reconnaître l'inviolabilité de la propriété privée ennemie sur mer. Le mouvement dont nous avons parlé est venu se briser contre cet écueil. Mais nous espérons qu'il ne tardera pas à se faire sentir de nouveau, plus fort qu'auparavant et qu'enfin il finira par triompher de tous les obstacles. Car il a sa source dans le principe parfaitement juste que la guerre ne doit avoir lieu qu'entre états, et il est favorisé par de grands intérêts mercantiles.

Rappelons-nous à cette occasion les péripéties par lesquelles a passé le droit maritime des neutres, et à l'exposé desquelles nous avons consacré cet ouvrage. N'est-ce pas l'Angleterre qui jusqu'au présent siècle a conservé à la guerre maritime même à l'égard des neutres le caractère d'un ***bellum omnium contra omnes***? N'est-ce pas l'Angleterre qui, par ses extensions arbitraires données à la notion de contrebande et à celle de blocus, par l'invention de la règle de 1756 et par plusieurs mesures analogues a

[1] Heffter, p. 459—462.

si souvent assimilé les neutres aux ennemis pour les immoler, suivant l'expression de Heffter, sur l'autel de ses intérêts commerciaux ? Ces temps sont heureusement derrière nous, et nous espérons ne plus jamais les revoir. Après le pas que lui a fait faire à l'occasion de la guerre d'Orient son impérial allié, l'Angleterre ne saurait revenir en arrière. En donnant son adhésion à la déclaration du congrès de Paris du 16 Avril 1856, elle a consenti à appliquer plusieurs principes importants suivis depuis longtemps déjà par les autres puissances maritimes. Cette adhésion, l'Angleterre ne peut plus la retirer sans rompre en visière avec toutes les puissances du monde civilisé; cette adhésion l'oblige irrésistiblement à marcher en avant dans la voie où elle est entrée. On a immédiatement compris la position en Angleterre; c'est la prévision des conséquences à venir d'un premier sacrifice et non point le sacrifice en lui-même qui a été la véritable cause de l'orage soulevé dans le parlement et dans la presse contre lord Clarendon. L'orage s'est apaisé; bien des voix se sont élevées, dans la presse et ailleurs, en particulier dans la députation envoyée par le commerce à lord Palmerston et dont il a été question plus haut, pour témoigner des progrès de l'opinion publique dans la Grande-Bretagne. On a compris qu'il n'était pas dans l'intérêt du pays d'avoir un droit public maritime particulier et de refuser de reconnaître en ce domaine les principes suivis par toutes les autres nations de la chrétienté.

La déclaration de Paris n'en contient qu'une faible partie de ces principes. Il lui manque, nous l'avons déjà dit dans les Préliminaires, une détermination exacte de la notion de contrebande de guerre, une limitation convenable du droit de visite, en particulier pour les bâtiments marchands convoyés par un navire de guerre de leur nation. Il lui manque enfin un exposé exact et correct des éléments qui constituent la violation de blocus, voire même

une définition du blocus qui mette fin aux malentendus. Toutes ces conditions étaient remplies par la seconde neutralité armée de 1800, à laquelle s'étaient ralliées toutes les puissances maritimes, l'Angleterre seule exceptée. Il ne s'agit donc, pour mettre le faîte à l'édifice du droit des neutres sur mer, que d'amener l'Angleterre à ajouter aux principes de la déclaration du congrès de Paris ceux de cette neutralité.

Nous avons dit sans doute que la dernière main ne serait mise à l'oeuvre que lorsqu'on aurait réformé la juridiction des prises; c'est là un point que, non plus que l'abolition de la course réalisée depuis lors, la seconde neutralité n'avait pas pris en considération. Le droit public maritime ne nous paraît pas pouvoir reposer sur des bases solides, tant que les tribunaux chargés de le faire respecter ne seront pas vraiment internationaux par leur composition comme ils le sont déjà par leur destination; tant qu'on n'aura pas de garanties que leurs décisions seront dictées par l'esprit du droit des gens, et non pas inspirées par des considérations d'intérêt national. Ces garanties, un tribunal national ne les offre pas; il y a presque inconséquence à demander à un tribunal national de juger d'après les principes internationaux des ressortissants de puissances étrangères. L'histoire est là pour nous apprendre les nombreuses violations auxquelles cette organisation a donné lieu; et il nous semble que plus les relations internationales deviennent fréquentes et régulières, plus aussi devient urgente une réforme de la constitution des tribunaux des prises.

Nous reconnaissons que la théorie n'a pas encore fait tous les travaux préparatoires d'une telle réforme. Mais la position n'était pas plus avantageuse pour l'abolition de la course; bien peu de publicistes avaient fait entendre leur voix pour la réclamer; personne ne croyait,

jusqu'au commencement de la dernière guerre d'Orient, qu'elle allait s'accomplir. Dix ans avant cette abolition, le plus zélé défenseur des droits des neutres, le plus ardent adversaire des lettres de marques pouvait encore écrire: „L'opinion généralement adoptée sur l'utilité de la course contre l'ennemi, et surtout pour atteindre le but non avoué, mais réel, la ruine des nations neutres, empêchera toujours certaine nation de l'Europe de consentir à l'abolition d'un usage sur lequel elle fonde sa grandeur maritime. . . . . Jamais sans doute l'Angleterre n'eût consenti à abandonner une arme qu'elle regarde comme indispensable à sa grendeur; mais il est possible que ce principe eût été accepté par les puissances protectrices des droits des neutres, et placé par elles au nombre de leurs justes prétentions.“ [1]

Quoiqu'il en soit, un peu plus tôt ou un peu plus tard, une réforme de la juridiction des prises est inévitable. Malheureusement le droit public maritime ne peut se donner pour tâche de faire disparaître les maux de la guerre sur mer, mais il doit s'efforcer de les réduire, de leur ôter leur caractère de cruauté et de spoliation. La guerre aura toujours son droit particulier; il s'agit avant tout de le faire reconnaître généralement et de le faire respecter par les puissants, surtout dans leurs rapports avec les faibles. „Sileant leges inter arma,“ dit Grotius, „sed civiles illae et judiciariae et pacis propriae, non aliae perpetuae et omnibus temporibus accommodatae. Optime enim dictum est, inter hostes scripta quidem jura, id est civilia, non valere, at valere non scripta, id est ea quae natura dictat, aut gentium consensus constituit.“ Si l'ennemi lui même est protégé par le droit des gens, à combien plus forte raison doivent l'être les nations amies et par conséquent neutres? C'est à l'égard de celles-ci

[1] Hautefeuille, I, p. 340—342.

que l'arbitraire et l'égoïsme national des belligérants sont le moins excusables. Les progrès considérables qu'a faits le droit maritime dans les derniers temps, nous prouvent que ces principes ont pris racine chez toutes les nations chrétiennes et civilisées. Il nous est donc permis d'espérer, que le premier congrès qui réunira les principales puissances fera faire au droit public maritime un nouveau pas vers son achèvement.

Imprimerie de A. W. Schade à Berlin, Stallschreiberstrasse 47.

TABLE DE L'OUVRAGE.

LE DROIT DES NEUTRES RELATIF DU TRANSPORT DES MARCHANDISES.

LE DROIT DE VISITE.

DE LA SAISIE DES BATIMENTS NEUTRES,

LES TRIBUNAUX DES PRISES.

ERRATA.

Page 67 *au lieu de*: la condamnation et la vente de vaisseaux de guerre ou armés en guerre capturés

lisez: la condamnation et la vente de vaisseaux neutres capturés par des navires de guerre ou armés en guerre.

Ibid. plus bas au lieu de: toute liberté également de permettre ou de refuser la condamnation de ces prises

lisez: toute liberté également de permettre ou de refuser la vente de ces prises après leur condamnation.

Viem

